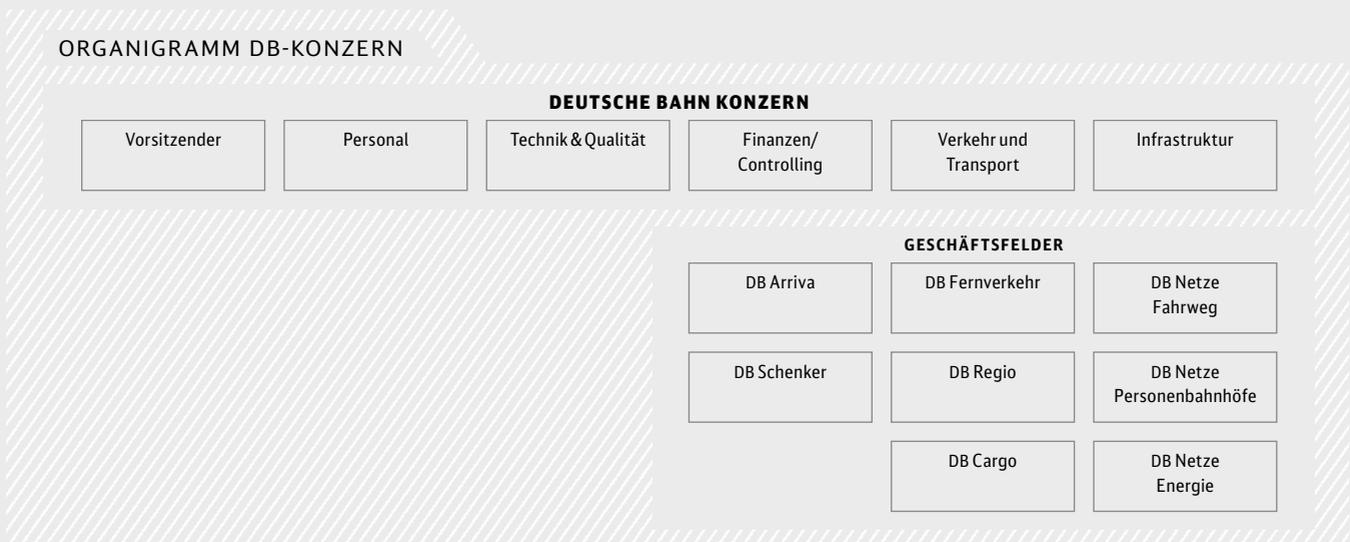




Deutsche Bahn AG
**Lagebericht und
Jahresabschluss 2016**
Qualität, die überzeugt!

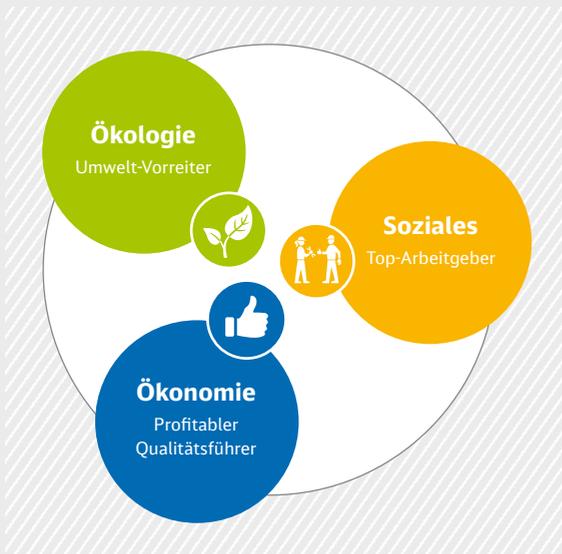
Organigramm DB-Konzern



Strategie DB2020+



Unsere Kunden profitieren von erstklassigen und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Logistiklösungen, getragen von engagierten Mitarbeitern und digitaler Kompetenz.



WIR GESTALTEN FORTSCHRITT UND ZUKUNFT



Qualitätskultur

Operative Exzellenz und Kundenorientierung



Digitale Kompetenz

Innovative Lösungen im Kern- und Neugeschäft



Leistungsfähigkeit

Gemeinsame Verantwortung und Leistungsstärke

▶▶▶ Inhalt

▶ **Vorwort der Vorstände / S.3**

▶ **Lagebericht / S.5**

▶ **Jahresabschluss / S.67**

▶ **Weitere Informationen / S.97**



Dr. Richard Lutz
Ressort Finanzen/Controlling,
Ressort Vorstandsvorsitzender
(kommissarisch seit
31. Januar 2017)
Ressort Technik & Qualität
(kommissarisch seit
31. Januar 2017)
Jahrgang 1964
Bestellt bis 2018
Seit 1994 im DB-Konzern

Berthold Huber
Ressort Verkehr und Transport
Jahrgang 1963
Bestellt bis 2018
Seit 1997 im DB-Konzern

Ulrich Weber
Ressort Personal
Jahrgang 1950
Bestellt bis 2018
Seit 2009 im DB-Konzern

Ronald Pofalla
Ressort Wirtschaft,
Recht und Regulierung
(bis 31. Dezember 2016)
Ressort Infrastruktur
(seit 1. Januar 2017)
Jahrgang 1959
Bestellt bis 2018
Seit 2015 im DB-Konzern

Vorwort der Vorstände

Sehr geehrte Damen und Herren,

2016 war für die Deutsche Bahn ein erfolgreiches Jahr. Dafür stehen unser Fahrgastrekord im Fernverkehr, unser gut gestartetes Qualitätsprogramm **ZUKUNFT BAHN** Zukunft
»»» Bahn, unser deutlich verbessertes Konzernergebnis und nicht zuletzt neue digitale Anwendungen für unsere Kunden.

Immer mehr Menschen sprechen uns ihr Vertrauen aus. 2016 haben 139 Millionen Fahrgäste unsere Fernverkehrszüge genutzt. Das heißt: Wir konnten uns im Vergleich zu 2015 nochmals um 7,1 Millionen Personen beziehungsweise um 5,4 Prozent steigern. Das bedeutet auch: Wir haben einen neuen, absoluten Rekord bei den Reisenden in unseren ICE- und IC-/EC-Zügen erzielt.

»Mit 139 Millionen Fahrgästen haben wir einen neuen, absoluten Reisendenrekord in unseren ICE- und IC-/EC-Zügen.«

Mit unserem 2016 gestarteten Qualitätsprogramm **ZUKUNFT BAHN** Zukunft
»»» Bahn haben wir die Service- und Produktqualität für unsere Kunden verbessert. Erste Erfolge verzeichnen wir bei der Pünktlichkeit, der Reisendeninformation sowie der Sauberkeit in Zügen und Bahnhöfen. Insbesondere die Pünktlichkeit hat sich sowohl im Fern- und Nahverkehr als auch im Güterverkehr verbessert. Um 4,5 Prozentpunkte haben wir uns zum Beispiel 2016 bei DB Fernverkehr gesteigert: von 74,4 Prozent auf 78,9 Prozent. Das entspricht der größten Steigerung innerhalb eines Jahres seit 2011. Die erreichten Werte sind umso beachtlicher, da derzeit die größte Modernisierungsoffensive bei der Infrastruktur stattfindet und so viele Bauvorhaben wie noch nie bei laufendem Betrieb realisiert werden.

»Zukunft Bahn hat die Service- und Produktqualität für unsere Kunden deutlich verbessert.«

Den Startpunkt für diesen Aufwärtstrend hat unser 2015 angestoßener Konzernumbau gegeben. Er steht ganz im Zeichen von **DB2020+** DB
2020+, unserer nachhaltigen Konzernstrategie. Deren Profil haben wir 2016 nochmals geschärft. So konsequent wie nie zuvor legen wir den Fokus auf die Qualität unserer Produkte und auf die Zukunftssicherung der Deutschen Bahn. Schritt für Schritt nähern wir uns damit unseren drei großen Zielen: **PROFITABLER QUALITÄTSFÜHRER** , **TOP-ARBEITGEBER**  und **UMWELT-VORREITER** .

»Unser operatives Ergebnis liegt mit 1,9 Milliarden Euro deutlich über dem Vorjahr.«

Unser Einsatz zahlt sich aus. Mit einem operativen Ergebnis in Höhe von mehr als 1,9 Milliarden Euro im Geschäftsjahr 2016 haben wir einen Wert erzielt, der sowohl über der Planung als auch mit mehr als zehn Prozent deutlich über dem Vorjahreswert liegt.

Mit Blick auf 2017 werden die Einführung des ICE 4 zum Fahrplanwechsel im Dezember und die gleichzeitig stattfindende Inbetriebnahme der neuen ICE-Schnellfahrstrecke Berlin–München für Bahnfahrer in ganz Deutschland eine neue Ära einläuten. In Zukunft sind unsere Fahrgäste im ICE 4, dem neuen Flaggschiff unserer Fernverkehrsflotte, noch komfortabler unterwegs. Und die Strecke Berlin–München im ICE-Sprinter legen unsere Kunden künftig in unter vier Stunden zurück – und reisen damit konkurrenzlos schnell.

»Unser ICE 4 und die neue ICE-Schnellfahrstrecke Berlin–München werden für Bahnfahrer in ganz Deutschland eine neue Ära einläuten.«

Im Nahverkehr wollen wir auch in Zukunft mit attraktiven und wirtschaftlichen Angeboten punkten. Bereits heute gibt es hier gute Nachrichten: Zum Jahreswechsel 2016/2017 hat DB Regio wichtige Ausschreibungen gewonnen.

Beim Schienengüterverkehr läuft unser umfassendes Konzept zur Neuausrichtung. Wir setzen unternehmerisch alle Hebel in Bewegung, um DB Cargo erfolgreich für die Zukunft aufzustellen. Parallel machen wir uns für faire Wettbewerbsbedingungen stark.

In unseren internationalen Geschäften konnten wir weiteres Wachstum generieren. Bei DB Arriva sind die großen Projekte Northern Rail und London Overground in Großbritannien sowie Limburg in den Niederlanden gut ange laufen und werden kontinuierlich weiterentwickelt. Darüber hinaus stellt sich DB Arriva auf dem europäischen Kontinent breit auf und nutzt sein Potenzial vor allem auf den osteuropäischen Wachstumsmärkten.

DB Schenker verfolgt auch 2017 sein Wachstums- und Effizienzprogramm Primus mit einer neuen Unternehmensstruktur, mit schlankeren und schnelleren Prozessen sowie mit noch mehr Kundennähe durch integrierte Logistikkösungen. Das Engagement trägt Früchte, Ergebnis und Marge lagen bei DB Schenker 2016 über dem Vorjahresniveau.

Zufriedene und motivierte Mitarbeiter sind der Hebel für unseren nachhaltigen Unternehmenserfolg und zufriedene Kunden. Erfreulicherweise zeigen die Ergebnisse unserer aktuellen Mitarbeiterbefragung, dass die Mitarbeiterzufriedenheit konzernweit stabil auf einem guten Niveau liegt. Das ist angesichts der tiefgreifenden Veränderungen innerhalb und außerhalb unseres Unternehmens eine beachtliche Leistung. Wir haben natürlich auch in Zukunft den Anspruch, uns kontinuierlich zu verbessern – im Sinne unserer Mitarbeiter und unserer Kunden.

»Die Mitarbeiterzufriedenheit liegt stabil auf einem guten Niveau.«

Auf unserem Weg zum Top-Arbeitgeber ist der 2016 erfolgte Tarifabschluss mit der EVG ein Meilenstein für die Arbeitswelt von morgen. Gleichzeitig geht unsere Ausbildungs-offensive weiter: Am 1. September 2017 starten wieder rund 3.300 Auszubildende und 300 dual Studierende bei der Deutschen Bahn ins Berufsleben. Damit bleiben wir einer der größten Ausbilder in Deutschland.

In Sachen Umwelt-Vorreiter haben wir 2016 ein wichtiges Etappenziel erreicht: Bis zum Jahresende haben wir die Hälfte unserer Güterwagenflotte auf leise Verbundstoffbremssohlen umgestellt. Und wir arbeiten weiter mit Hochdruck an unserem großen Ziel, den Schienenverkehrslärm in Deutschland bis 2020 zu halbieren.

»Sämtliche Fortschritte im Rahmen von DB2020+ haben eine gemeinsame Stoßrichtung: die Wettbewerbsfähigkeit deutlich zu erhöhen und den Konzern zukunftssicher zu machen.«

Sämtliche Fortschritte im Rahmen von **DB2020+**  haben eine gemeinsame Stoßrichtung: die Wettbewerbsfähigkeit deutlich zu erhöhen und den Konzern zukunftssicher zu machen. Dabei bekennen wir uns ausdrücklich zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen und dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex der Bundesregierung. Dafür steht nicht zuletzt dieser Integrierte Bericht. Er dokumentiert umfassend das abgelaufene Geschäftsjahr und richtet zugleich den Blick nach vorn.

Was erwartet unsere Kunden also 2017? So viel ist klar: weitere Qualitäts- und Produktverbesserungen.

Wesentlicher Hebel und Treiber ist und bleibt hierbei die Digitalisierung. Nachdem wir zum 1. Januar 2017 kostenfreies WLAN in beiden ICE-Klassen eingeführt haben, wird im Frühjahr beispielsweise das ICE Portal mit Spielfilmen und Serien für alle Kunden an den Start gehen.

Auch unsere betrieblichen Prozesse werden digitaler: Erste vollautomatische Schienenfahrzeuge werden erprobt. Auf der Straße rollen bereits fahrerlose Shuttlebusse, die ersten Tests autonom fahrender Transporte mit vernetzten Lkw werden derzeit vorbereitet.

»Wir ergreifen die Chancen der Digitalisierung und investieren hierfür bis 2018 unternehmensweit rund eine Milliarde Euro.«

Wir ergreifen die Chancen der Digitalisierung in allen Dimensionen und investieren hierfür bis 2018 unternehmensweit rund eine Milliarde Euro. Zusätzlich halten wir bis 2019 rund 100 Millionen Euro Venture Capital bereit, um gezielt Start-ups und neue, datenbasierte Geschäftsmodelle zu fördern.

Kurzum: Für unsere Reise in die Zukunft sind wir gut aufgestellt. Wir packen die Veränderungen beherzt an und sind auch deshalb zuversichtlich, weil unsere Mitarbeiter sich jeden Tag mit voller Kraft und Leidenschaft für unseren Konzern und seine Kunden einsetzen.

Herzlichst
der Vorstand der Deutschen Bahn AG



Dr. Richard Lutz



Ronald Pofalla



Berthold Huber



Ulrich Weber

▶▶▶ Lagebericht

▶ Überblick / S.6

- ▶ DB AG ist Muttergesellschaft des DB-Konzerns
- ▶ Konzernstrategie DB2020 zu DB2020+ weiterentwickelt
- ▶ Schwierige Umfeldbedingungen für DB-Konzernaktivitäten
- ▶ Beteiligungsergebnis rückläufig

▶ Geschäfts- und Rahmenbedingungen / S.19

- ▶ Wirtschaftliches Umfeld mit unveränderten Tendenzen
- ▶ Vergleichsweise kräftiges wirtschaftliches Wachstum in Deutschland
- ▶ Belastungen aus dem regulatorischen Umfeld

▶ Soziales / S.41

- ▶ Arbeitgeberattraktivität wieder spürbar verbessert
- ▶ Zahl der Mitarbeiter leicht gefallen
- ▶ Tarifverhandlungen mit EVG abgeschlossen

▶ Chancen- und Risikobericht / S.54

- ▶ DB-Konzern gut aufgestellt für die Nutzung von Chancen
- ▶ Wesentliche Risiken im Bereich Produktion und Technik
- ▶ Risikoportfolio unverändert ohne bestandsgefährdende Risiken

▶ Prognosebericht / S.63

- ▶ Leichte Verbesserung des Wirtschaftswachstums im Jahr 2017 prognostiziert
- ▶ Positive Ergebnisentwicklung im Jahr 2017 erwartet
- ▶ Ausblick bleibt mit Unsicherheiten behaftet

▶ Der DB-Konzern / S.7

- ▶ Umbau der DB-Holding-Struktur abgeschlossen
- ▶ Funktionen der Konzernleitung neu geordnet
- ▶ Geschäftsmodell bleibt stabil

▶ Kunde und Qualität / S.32

- ▶ Kundenzufriedenheit im Personenverkehr leicht rückläufig
- ▶ Steigerung der Pünktlichkeit insbesondere bei DB Fernverkehr
- ▶ Imagewerte mit leicht rückläufigem Trend

▶ Ökologie / S.46

- ▶ Neues Klimaschutzziel beschlossen
- ▶ Meilenstein erreicht: Hälfte der Güterwagen fährt mit Flüsterbremsen
- ▶ Recyclingquote bleibt auf hohem Niveau

▶ Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen / S.61

▶ Trends und Strategie / S.13

- ▶ DB-Trendlandschaft stabil
- ▶ Konzernstrategie DB2020 zu DB2020+ weiterentwickelt
- ▶ Vier Konzernprogramme decken Handlungsfelder ab
- ▶ Umsetzung ZukunftBahn begonnen

▶ Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage / S.37

- ▶ Deutlich negative Ergebnisentwicklung
- ▶ Veränderungen bei Rating-Einstufung
- ▶ Leichte Verschiebung in der Bilanzstruktur

▶ Weitere Informationen / S.50

- ▶ Einkaufsvolumen angestiegen
- ▶ Kartellverfahren wegen Fahrkartenverkäufen eingestellt
- ▶ Weitere Fortschritte bei Schienenkartell

▶ Nachtragsbericht / S.62

- ▶ Dr. Rüdiger Grube verlässt Vorstand der DB AG
- ▶ Gesetzentwurf zum automatisierten Fahren
- ▶ Trassenpreissystem der DB Netz AG genehmigt
- ▶ Privat platzierte Anleihe emittiert

Überblick

Die Deutsche Bahn AG (DBAG) ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht und hat entsprechend eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Das Geschäftsportfolio des von der DB AG geführten Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) umfasst acht Geschäftsfelder.

Mit Handelsregistereintrag im August 2016 wurde die Verschmelzung der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) auf die DB AG vollzogen und der im Juli 2015 eingeleitete Umbau der DB-Holding-Struktur abgeschlossen. Die bislang in der DB ML AG angesiedelten Geschäftsfelder, Serviceeinheiten und Gruppenfunktionen werden nun direkt durch die DB AG geführt beziehungsweise von der DB AG erbracht. Die Auflösung der doppelstöckigen Holding-Struktur erfolgte wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2016.

Somit führt im DB-Konzern die DB AG alle Geschäftsfelder des DB-Konzerns in der Funktion einer operativen Management-Holding.

Der DB-Konzern hat 2012 die auf dem Ansatz der Nachhaltigkeit basierende Strategie **DB2020**  entwickelt und eingeführt. Seitdem konnte die Strategie **DB2020**  durch breite Kommunikation und vielfältige Instrumente erfolgreich im DB-Konzern etabliert werden.

Der DB-Konzern und hierbei insbesondere die Eisenbahn in Deutschland stehen vor gravierenden externen und internen Herausforderungen, die eine Weiterentwicklung der strategischen Ausrichtung erforderlich gemacht haben.

Der daraus abgeleitete strategische Anpassungsbedarf betrifft die Vision des DB-Konzerns, die Ansprüche und Ziele der **DB2020**  sowie die Adressierung der dringlichsten Handlungsfelder durch die Einleitung zentraler Veränderungsprozesse in den Bereichen Qualität, Digitalisierung und Leistungsfähigkeit. Richtschnur bleibt dabei weiterhin der Nachhaltigkeitsansatz als strategischer Rahmen, mit dem Ziel, den Einklang der Dimensionen **ÖKONOMIE** , **SOZIALES**  und **ÖKOLOGIE**  zu erreichen. Der DB-Konzern hat seinen Anspruch in der ökonomischen Dimension der Strategie **DB2020**  angepasst – vom **PROFITABLEN MARKTFÜHRER**  zum **PROFITABLEN QUALITÄTSFÜHRER** . Die Ansprüche **TOP-ARBEITGEBER**  und **UMWELT-VORREITER**  bleiben bestehen.

Im Zuge der Weiterentwicklung zu **DB2020+**  ist zudem eine stärkere Fokussierung im strategischen Zielsystem erfolgt. So sind die bisherigen Top-Ziele Innovationstätigkeit, Marktposition, Demografiefestigkeit sowie Material- und Ressourceneffizienz auf Konzern- und Geschäftsfelderebene nicht mehr Bestandteil des strategischen Zielsystems.

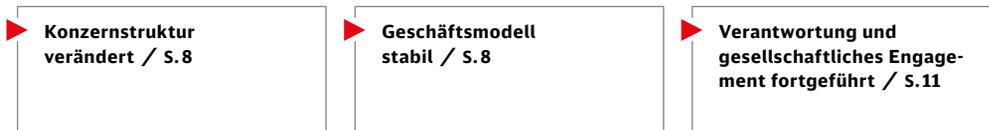
In der Dimension **ÖKOLOGIE**  hat der DB-Konzern im Berichtsjahr erneut gute Erfolge erzielt. Insbesondere bei der Lärmreduktion konnte sich der DB-Konzern aufgrund verstärkter Aktivitäten im Lärmschutz spürbar verbessern. Das Klimaschutzziel sowie das Ziel Anteil an erneuerbaren Energien im DB-Bahnstrommix wurden im Berichtsjahr infolge frühzeitiger Erreichung jeweils weiterentwickelt und erhöht.

In der Dimension **SOZIALES**  ist der DB-Konzern im Berichtsjahr seinem Ziel, bis zum Jahr 2020 einer der zehn Top-Arbeitgeber in Deutschland zu werden, ein gutes Stück näher gekommen. Der Indikator für die Arbeitgeberattraktivität hat sich wieder spürbar verbessert. Die Verhandlungen mit unserem Tarifpartner Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) konnte im Berichtsjahr abgeschlossen werden. Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) kam es im Berichtsjahr noch zu keiner Einigung. Des Weiteren fand im Herbst 2016 die nächste konzernweite Mitarbeiterbefragung statt. Insgesamt haben sich 60,7% der rund 300.000 DB-Mitarbeiter beteiligt. Das Ergebnis für den DB-Konzern lag mit 3,7 auf dem Niveau der letzten Mitarbeiterbefragung im Jahr 2014.

Die Entwicklung in der Dimension **ÖKONOMIE**  war aufsteigend. Der DB-Konzernumsatz ist auf vergleichbarer Basis (bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte) leicht gestiegen. Das bereinigte operative Ergebnis des DB-Konzerns entwickelte sich deutlich positiv. Die Leistungsentwicklung verlief über die Aktivitäten des DB-Konzerns hinweg differenziert. Die Entwicklung der Schienenaktivitäten in Deutschland wurde insbesondere durch ein intensives Wettbewerbsumfeld beeinträchtigt. Eine schwache Entwicklung zeigte sich im Schienengüterverkehr, während die internationalen Transport- und Logistikaktivitäten des DB-Konzerns alle zulegen konnten.

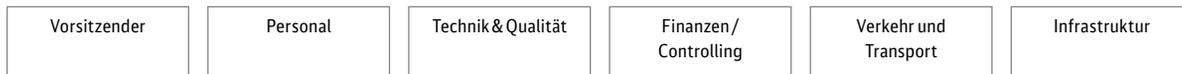
Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wird maßgeblich durch die Entwicklung des DB-Konzerns geprägt. Im Berichtsjahr wirkte insbesondere der ergebnisbelastende Verschmelzungseffekt der DB ML AG, der entscheidend zu einem weiterhin negativen Ergebnisausweis beitrug. Das vergleichbare Beteiligungsergebnis war zudem vor allem aufgrund höherer Wertberichtigungen auf Beteiligungen rückläufig. Der vergleichbare Jahresfehlbetrag fiel jedoch insbesondere infolge gesteigener Erträge aus konzerninternen Verkäufen von Beteiligungen im Zusammenhang mit dem Konzernumbau deutlich geringer aus.

Der DB-Konzern



ORGANIGRAMM DB-KONZERN

DEUTSCHE BAHN KONZERN



GESCHÄFTSFELDER



DB-Konzern im Überblick

Der DB-Konzern ist ein internationaler Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen und agiert weltweit in über 130 Ländern. Die Konzernleitung befindet sich in Berlin. Über 300.000 Mitarbeiter sind im DB-Konzern beschäftigt, knapp 40% davon außerhalb Deutschlands.

Wir gestalten und betreiben die Verkehrsnetzwerke der Zukunft. Durch den integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur sowie die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger bewegen wir Menschen und Güter.

Im Personenverkehr befördern wir europaweit über 12 Millionen Personen pro Tag in unseren Zügen und Bussen. Im Bereich Güterverkehr und Logistik werden in unserem europäischen Netzwerk pro Jahr knapp 280 Mio. t Güter auf der Schiene und rund 100 Millionen Sendungen auf der Straße transportiert. In unseren weltweiten Netzwerken werden rund 1,2 Mio. t Luftfracht und 2,0 Mio. TEU Seefracht abgewickelt. In Deutschland betreiben wir das mit rund 33.000 km längste Schienennetz Europas. Darüber hinaus sind wir der fünftgrößte Energieversorger Deutschlands.

Die DBAG ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Sie verfügt dementsprechend über eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Alleiniger Eigentümer ist die Bundesrepublik Deutschland (Bund).

Im DB-Konzern führt die DBAG alle Geschäftsfelder in der Funktion einer operativen Management-Holding und unterstützt die Geschäftsfelder durch diverse zentrale Gruppenfunktionen (unter anderem Recht, Konzernentwicklung, Konzerncontrolling sowie Finanzen und Treasury) sowie administrative Serviceeinheiten. Zudem erbringen operative Serviceeinheiten als rechtlich selbstständige Beteiligungen der DB AG primär Leistungen für interne Kunden. Dazu gehören unter anderem DB Sicherheit GmbH, DB Fuhrpark GmbH und DB Kommunikationstechnik GmbH.

Die Infrastrukturunternehmen sind rechtlich selbstständige Gesellschaften mit separaten Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen und erfüllen damit alle Entflechtungsvorgaben des europäischen und des nationalen Rechts. Zudem besteht eine sogenannte funktionale Entflechtung, die unabhängige Entscheidungen der DB Netz AG zum Infrastrukturzugang und zu den Entgelten gewährleistet. Verlässlichkeit und Stabilität sind Ausweis einer hohen Qualität der Infrastruktur. Wesentliche Eckpfeiler für ein profitables Geschäft sind die nachhaltige Finanzierung der bestehenden Infrastruktur und deren bedarfsgerechter Ausbau. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, um insbesondere den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern.



> Konzernstruktur verändert

> Veränderungen im DB-Konzern

Mit der am 26. August 2016 vollzogenen Verschmelzung der DB Mobility Logistics AG (DB MLAG) auf die Deutsche Bahn AG (DBAG) wurde der im Juli 2015 eingeleitete Umbau der DB-Holding-Struktur abgeschlossen. Die bislang in der DB MLAG angesiedelten Geschäftsfelder, Serviceeinheiten und Gruppenfunktionen werden nun direkt durch die DBAG geführt. Die vom Aufsichtsrat am 4. Mai 2016 beschlossene Auflösung der doppelstöckigen Holding-Struktur, die wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2016 erfolgte, vereinfacht Entscheidungsprozesse, reduziert die Komplexität der Konzernleitung und senkt Kosten.

Bereits zum 1. Juni 2016 wurde die DB Dienstleistungen GmbH wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2016 auf die DB MLAG verschmolzen und das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen aufgelöst. Die bislang hier gebündelten operativen Dienstleister werden nun als Serviceeinheiten in den Vorstandsressorts direkt geführt. Der Wegfall des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen vereinfacht die Struktur, senkt Kosten und soll eine engere Ausrichtung an den Bedürfnissen der internen und externen Kunden gewährleisten.

Zudem wurden zum 1. April 2016 die Funktionen der Konzernleitung neu geordnet. Die in der Konzernleitung geführten administrativen Servicefunktionen wurden von den steuernden Gruppenfunktionen getrennt und in den Vorstandsressorts als Business-Services gebündelt. Neben der Schaffung von Transparenz können Business-Services nun noch konsequenter auf Wirtschaftlichkeit und Nutzen für die konzerninternen Kunden ausgerichtet werden.

> Corporate Governance Bericht

Der Corporate Governance Bericht ist Bestandteil des Lageberichts der DBAG.

> Geschäftsmodell stabil

Der DB-Konzern bietet attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen und -netzwerke aus einer Hand. Unsere Kunden sind Privatkunden, Geschäftskunden sowie Bestellerorganisationen im Nah- beziehungsweise Regionalverkehr.

Die Eisenbahn in Deutschland stellt einen wesentlichen Kern unserer Geschäftsaktivitäten dar. Seit der Jahrtausendwende erweitern wir zudem sukzessive unser Geschäftsportfolio, um Kundenbedürfnisse besser zu befriedigen und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

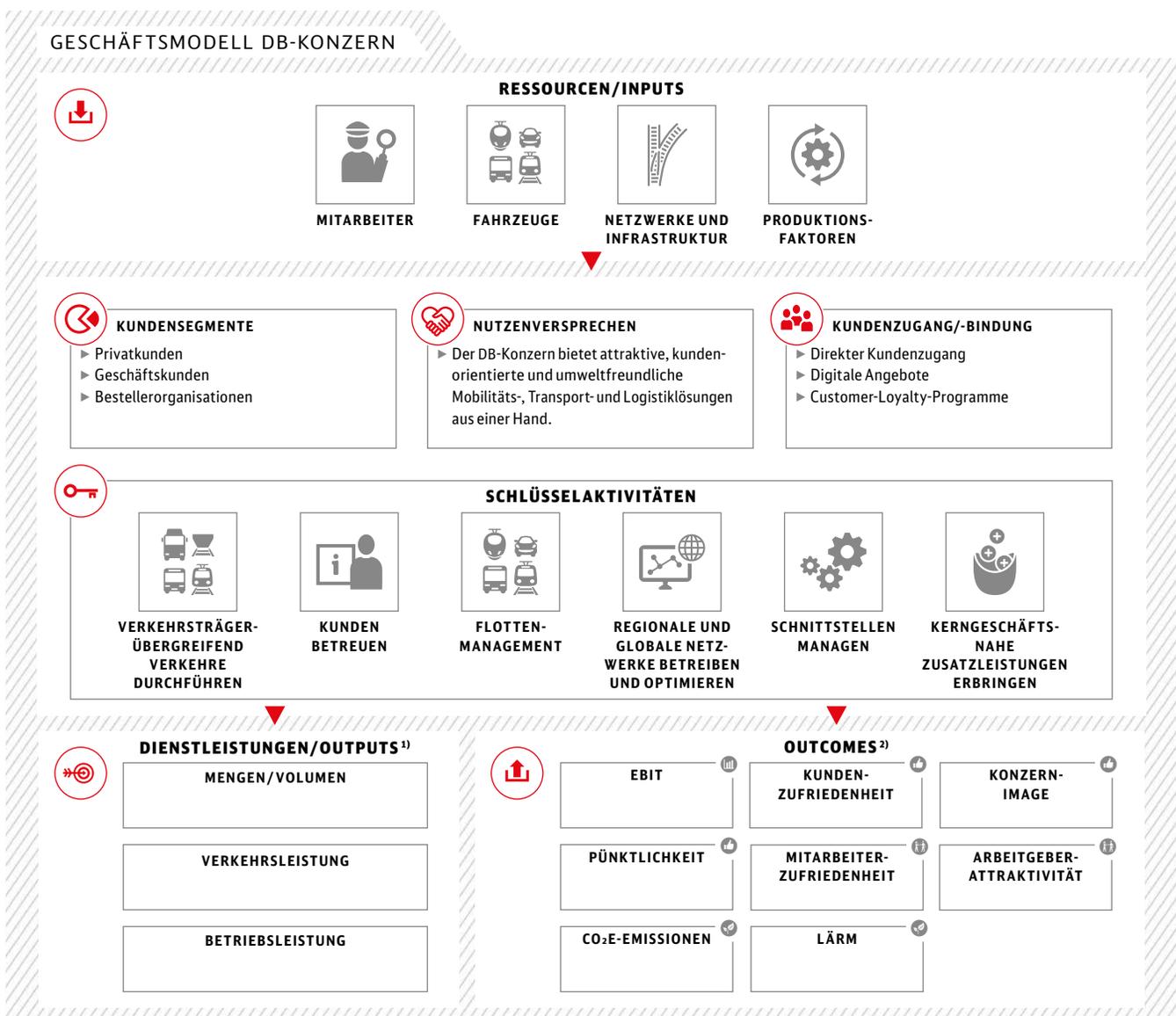
Unsere Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr sind breit aufgestellt. Sie umfassen neben Bus- und Schienenverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Auto und dem Fahrrad. Schienenpersonenfernverkehr bieten wir innerhalb Deutschlands und in die Nachbarländer an. Darüber hinaus haben wir im Nahverkehr einen europaweiten Auftritt, um an den Marktchancen aus sich öffnenden Bus- und Schienenverkehrsmärkten partizipieren zu können.

Die Geschäftsaktivitäten im Güterverkehrs- und Logistikmarkt wurden frühzeitig auf eine internationale Plattform gestellt. DB Cargo und DB Schenker sind dabei überwiegend im Business-to-Business-Geschäft tätig. Im europäischen Schienengüterverkehr und Landtransport, in der weltweiten Luft- und Seefracht sowie in der globalen Kontraktlogistik bieten wir unseren Kunden industriespezifische Lösungen an. Durch die Abdeckung aller relevanten Verkehrsträger sind wir in der Lage, komplexe kombinierte Logistikdienstleistungen anzubieten und damit im Interesse unserer Kunden Synergien aus unseren Netzwerken zu gewinnen.

Das Betreiben von regionalen und globalen Verkehrsnetzwerken zeichnet sich in der Regel durch hohe Kapitalbindung, lange Investitionszyklen und ausgeprägte Fix-

kostenstrukturen aus. Insoweit sind die optimale Auslastung unserer Netzwerke, das systematische Entwickeln und Integrieren sowie das ressourceneffiziente und kostenoptimale Betreiben dieser Netzwerke von Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns. Die Sicherstellung und Verbesserung der Servicequalität für unsere Kunden steht dabei im Zentrum unserer Aktivitäten. Durch den Ausbau unserer Kundenangebote, insbesondere auch digitaler Dienstleistungen und Customer-Loyalty-Programme, wollen wir zusätzliche Kunden gewinnen, um hierüber steigende Volumina und Skaleneffekte realisieren zu können.

Die marktbezogene Auslastung unserer Netzwerke und die relativen Marktanteile in den Verkehrsmärkten messen wir in der Regel anhand von operativen Leistungsdaten.



¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

²⁾ Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Zur Ermittlung einer relativen Erlösergiebigkeit werden diese Leistungsdaten auch ins Verhältnis zu den erwirtschafteten Umsätzen gesetzt (spezifische Erlössätze). Mit seinem umfassenden Konzernportfolio verfügt der DB-Konzern über ein effektives Geschäftsmodell. Der DB-Konzern kann so Leistungen aus einer Hand anbieten und ist mit seinen nationalen und internationalen Dienstleistungen in allen Segmenten des Verkehrsmarktes erfolgreich tätig.

In den meisten Geschäftsfeldern ist der Auftragseingang keine relevante Steuerungsgröße und der Großteil des Konzernumsatzes unabhängig von langfristigen Verträgen. Anders verhält es sich bei DB Regio und DB Arriva, die zusammen rund ein Drittel des Konzernumsatzes erzielen. Hier hat die Auftragsentwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung. Auch in der Sparte Kontraktlogistik/SCM von DB Schenker, die rund 6% der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

Die Entwicklung des DB-Konzerns wird maßgeblich von vier Erfolgsfaktoren getragen, die ein zentraler Bestandteil des Geschäftsmodells des DB-Konzerns sind.

Unternehmerische Ausrichtung: Im Zuge der Bahnreform richtete sich der DB-Konzern als Wirtschaftsunternehmen aus. Hier sind insbesondere der Aufbau einer modernen und effizienten Organisation sowie die Verankerung einer wertorientierten Unternehmensführung mit dem Ziel der Kapitalmarktfähigkeit zu nennen.

Integrierter Konzern: Als Systemintegrator in Deutschland optimiert der DB-Konzern das Rad-Schiene-System. Dabei erfüllt er eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit.

Internationale Aufstellung: Der DB-Konzern positioniert sich mit der Fokussierung auf Europa im Personenverkehr sowie mit der europa- und weltweiten Ausrichtung der Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten erfolgreich auf den relevanten Märkten. Wir tragen damit dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung. Zugleich besitzen wir eine exzellente Ausgangsbasis für die Wahrnehmung von Wachstumschancen.

Verkehrsträgerübergreifende Lösungen: Unseren Kunden bieten wir Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand an. Unterschiedliche Verkehrsträger verknüpfen wir ökonomisch und ökologisch intelligent. Im Güterverkehrs- und Logistikmarkt bieten wir zudem ergänzende Mehrwertdienste an.

> Relevante Märkte

Der DB-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen. Wir agieren weltweit und nehmen dabei führende Marktpositionen ein.

- ▶ In Europa ist der DB-Konzern die Nummer eins im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie die Nummer zwei im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).
- ▶ Im europäischen Straßenpersonenverkehr liegt der DB-Konzern auf Platz drei.
- ▶ Bei der Schieneninfrastruktur und beim Betrieb von Bahnhöfen in Europa steht der DB-Konzern ebenso auf Platz eins wie im europäischen Schienengüterverkehr und im europäischen Landverkehr.
- ▶ Weltweit steht der DB-Konzern in der Luftfracht auf Platz drei und ist auch die Nummer drei in der globalen Seefracht sowie die Nummer fünf in der Kontraktlogistik.

Personenverkehr

Im Personenverkehr ist es unser Ziel, unsere starke Marktposition in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt langfristig aufrechtzuerhalten und in Europa zu wachsen. Europaweit werden im Regional- und Nahverkehr fortwährend Verkehre ausgeschrieben. Davon wollen wir auch künftig profitieren. Mit DB Arriva sind wir in 14 europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren erfolgreich vertreten. Dies stellt für uns eine gute Ausgangsposition für weiteres Wachstum dar. Die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte ist allerdings europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Nationale Fernverkehrsmärkte in anderen Ländern sind häufig noch nicht liberalisiert.

Güterverkehr und Logistik

Im Güterverkehrs- und Logistikmarkt haben wir uns mit DB Cargo und DB Schenker als einer der weltweit führenden Logistikdienstleister positioniert. Die Nachfrage nach internationalen Güterverkehrsleistungen infolge der sich fortsetzenden grenzüberschreitenden Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen sowie des weiter bestehenden Outsourcing-Trends bei Logistikleistungen steigt weiter an. Diese Chance möchten wir nutzen, um unsere sehr guten Marktpositionen zu erhalten beziehungsweise auszubauen. DB Cargo ist die führende Güterbahn Europas und in allen wichtigen Märkten präsent. Dafür nutzen wir ein eigenes europäisches Produktionsnetzwerk. Nationale wie grenzüberschreitende Transporte werden darin kundenorientiert, effizient und umweltfreundlich durchgeführt. DB Cargo ist auf die Branchen Automotive, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter, Chemie, Montan und den Kombinierten Verkehr ausgerichtet. DB Schenker bietet europäischen Landverkehr, weltweite Luft- und See-

fracht sowie umfassende logistische Lösungen und globales Supply-Chain-Management (SCM) in der Kontraktlogistik. Mit einer breit gefächerten Kundenbasis sind wir auf den wachstumsstarken Märkten der Logistik zukunftsfähig aufgestellt. Vor allem in den Bereichen Automotive, Hightech sowie Industrie- und Konsumgüter halten wir eine starke Marktposition.

Infrastruktur

In Deutschland übernehmen wir mit unserer integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Wir sind zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung stellt neben den konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher. Unser Ziel ist die Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Schiene und damit die Stärkung der für den Standort Deutschland wichtigen Verkehrsinfrastruktur. Zudem schaffen wir die Voraussetzungen, um die wachsenden Verkehrsströme in Europa bewältigen zu können. Dazu kümmern wir uns um das Schienennetz und die Personenbahnhöfe sowie auch um die Energieversorgung der EVU in Deutschland.

> Verantwortung und gesellschaftliches Engagement fortgeführt

Seit Gründung der Deutsche Bahn Stiftung gGmbH im Jahr 2013 kommt der DB-Konzern seiner gesellschaftlichen Verantwortung noch wirkungsvoller nach. Unter der Schirmherrschaft von Christina Rau bündelt die Stiftung die gemeinnützigen Projekte sowie das DB Museum und entwickelt das Engagement programmatisch im Sinne ihres Leitbildes »Anschluss sichern. Verbindungen schaffen. Weichen stellen.«. Die Stiftung will eine Gesellschaft mitgestalten, in der Menschen für sich und andere Verantwortung übernehmen. Dafür kooperiert sie mit Partnern in den Bereichen Bildung, Ehrenamt, gesellschaftliche Integration und humanitäre Hilfe.

> Verantwortung für Menschen am Rande der Gesellschaft

Die Deutsche Bahn Stiftung setzt sich vor allem für Menschen in Notlagen ein und unterstützt Projekte, die diese Menschen zurückholen in die Mitte der Gesellschaft. So unterstützt sie zum Beispiel die Off Road Kids Stiftung, um neue Lebensperspektiven für obdachlose Jugendliche zu finden. Am zehnten DB Kids-Camp im Sommer 2016 nahmen

rund 60 Heimkinder teil, die für ihr herausragendes soziales Engagement und besondere schulische Leistungen belohnt wurden. Die Deutsche Bahn Stiftung hat im Berichtsjahr außerdem neun Netzkarten für die Sozialarbeiter zur Verfügung gestellt, damit die Straßenkinder bundesweit betreut werden können.

In Bahnhofsnähe führt die Deutsche Bahn Stiftung mehrere Projekte durch, wie beispielsweise die »Mobilen Einzelfallhelfer« bei der Bahnhofsmision am Berliner Bahnhof Zoo und die Ambulanz in der Nähe des Berliner Hauptbahnhofs. Dort erhalten Menschen ohne Krankenversicherung ganzjährig und kostenlos medizinische Hilfe.

Zudem hat die Deutsche Bahn Stiftung im Berichtsjahr ihre Unterstützung für die Bahnhofsmissionen bundesweit ausgeweitet. Zusammen mit der Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmision wird seit April 2016 regelmäßig ein Schwerpunktthema ausgelobt, um konkrete Vorhaben der insgesamt 104 Bahnhofsmissionen zu fördern. In diesem Rahmen werden beispielsweise in Würzburg Menschen mit Flüchtlingshintergrund zu ehrenamtlichen Helfern in der Bahnhofsmision ausgebildet. In der Bahnhofsmision in Düsseldorf werden neue Ehrenamtliche geschult, um besonders ältere Menschen mit dem Bahnhofsquartier vertraut zu machen. Dafür werden Kooperationspartner aus dem Quartier eingebunden und die Gegend wird von den Teilnehmenden gemeinsam erkundet.

> Aufklärungsarbeit und Forschung zur Volkskrankheit Depression

In der Bahnhofsmision am Berliner Hauptbahnhof hat die Deutsche Bahn Stiftung mit den »Mutmachern am Bahnhof« ein Hilfsnetzwerk für Menschen in psychosozialen Notlagen etabliert. Zwei speziell ausgebildete »Mutmacher« werden von einer Oberärztin der Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie an der Charité begleitet. Die Mutmacher bieten strukturierte Gespräche an, leisten unbürokratische Hilfe und begleiten Menschen in Notlagen in das soziale und psychiatrische Hilfesystem Berlins.

Auch setzte sich die Deutsche Bahn Stiftung im Berichtsjahr weiterhin für die Bekämpfung der Depression ein. Zusammen mit der Stiftung Deutsche Depressionshilfe (SDD) konnte das Forschungszentrum Depression in Leipzig weiter aufgebaut werden, das versorgungsnahe Forschung betreibt und neue Therapieansätze entwickelt. Mit Ausweitung des Infotelefon und Stärkung der regionalen Bündnisse gegen Depression konnte die Versorgungslage Betroffener verbessert werden. Über das kostenlose Infotelefon wurden bislang knapp 3.000 Anrufer fachkundig beraten. Zum Welttag der Seelischen Gesundheit am 10. Oktober 2016 stellte die Stiftung Deutsche Depressionshilfe mit Mitteln der Deutsche Bahn Stiftung iFightDepression vor, ein

kostenfreies, mehrsprachiges und von Ärzten begleitetes Selbstmanagementprogramm für Patienten mit leichteren Depressionsformen.

> **20 Jahre Leseförderung in Deutschland**

Sprache ist der Schlüssel für gesellschaftliche Teilhabe und Integration. Die Deutsche Bahn Stiftung setzt sich gemeinsam mit der Stiftung Lesen für die Lese- und Sprachförderung von Kindern und Jugendlichen in Deutschland ein. Mit dem kostenlosen Erzählband »Geschichten für unterwegs« haben die Deutsche Bahn Stiftung und die Stiftung Lesen im November zum 20-jährigen Bestehen der Leseförderung in den ICE-Zügen zum Vor- und Selberlesen eingeladen. Zudem wurde die Ausstattung aller rund 50.000 Kitas bundesweit mit den Vorlesekokern »Alle Kinder dieser Welt« im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen.

Mit dem Projekt »Ich spreche Deutsch« setzt sich die Deutsche Bahn Stiftung in Deutschland für die Integration von Flüchtlingen ein. Begleitet durch ehrenamtliche Helfer erlernen Flüchtlinge erste Grundkenntnisse der deutschen Sprache. Über 650 DB-Mitarbeiter engagierten sich ehrenamtlich in dieser Initiative. Insgesamt wurden rund 7.000 Lehr- und Lernbücher bundesweit an fast 300 Orten verteilt.

> **DB Museum – Eisenbahngeschichte, lebendig erzählt**

Unter ihrem Dach führt die Deutsche Bahn Stiftung das DB Museum mit den Standorten Nürnberg, Koblenz und Halle (Saale). Im Jahr 2017 wird das DB Museum 135 Jahre bestehen. Es bewahrt die älteste eisenbahngeschichtliche Sammlung der Welt und macht die verschiedenen Epochen des Schienenverkehrs dauerhaft zugänglich. In Erinnerung an die erste deutsche Verbindung Nürnberg–Fürth eröffnete bereits 1899 das »Königlich Bayerische Eisenbahnmuseum« am Nürnberger Hauptbahnhof. Die heutige Dauerausstellung reflektiert, wie das Verkehrsmittel Eisenbahn im 19. Jahrhundert das Alltagsleben der Menschen und die wirtschaftliche Entwicklung von Deutschland und Europa veränderte. Das Thema »Reichsbahn im Nationalsozialismus« hat einen festen Platz in der Dauerausstellung, ebenso die Geschichte der in der Weimarer Republik gegrün-

deten Deutschen Reichsbahn. Auch die Geschichte der DDR-Reichsbahn ist vertreten und wird parallel zur Bundesbahn präsentiert. An den Museumsstandorten Koblenz und Halle (Saale) wird Eisenbahngeschichte ebenfalls lebendig gehalten, etwa durch regelmäßige Publikumsfahrten mit historischen Fahrzeugen und Sonderveranstaltungen. Zahlreiche Ehrenamtliche engagieren sich vor Ort für den Erhalt der Fahrzeuge, bieten Führungen und Schulveranstaltungen an. Im Berichtsjahr erzielte das DB Museum mit mehr als 235.000 Besuchern aus aller Welt einen neuen Besucherrekord.

Darüber hinaus nimmt die Deutsche Bahn Stiftung eine besondere Verantwortung für das historische Eisenbahnerbe wahr. Im Berichtsjahr übernimmt sie aus dem Nachlass des renommierten Eisenbahnhistorikers und international geachteten Holocaustforschers Dr. Alfred Gottwaldt dessen umfangreiches und einmaliges Archiv zur Eisenbahngeschichte. Ziel ist es, die Sammlungen und Forschungsarbeiten für die Nachwelt zu erschließen und zu bewahren. Der Nachlass enthält seltene Fotografien, Eisenbahndokumente, Prospekte, Sammlungsgegenstände zur Eisenbahngeschichte sowie Unterlagen zu biografischen Forschungen. Künftig soll der Nachlass für Ausstellungen und die Forschung genutzt werden können und die Bestände des DB Museums in Nürnberg ergänzen. Mit der kritischen Aufarbeitung deutscher Eisenbahngeschichte trägt die Deutsche Bahn Stiftung dazu bei, die Erinnerung für die Gegenwart wachzuhalten.

Trends und Strategie

▶ **DB-Trendlandschaft stabil / S.13**

▶ **Strategie DB2020 zu DB2020+ weiterentwickelt / S.14**

▶ **Vier Konzernprogramme decken Handlungsfelder ab / S.16**

▶ **Nachhaltigkeitsorganisation / S.17**

> DB-Trendlandschaft stabil

Das Geschäftsumfeld des DB-Konzerns verändert sich stetig. Um Chancen zu nutzen und Risiken frühzeitig zu begegnen, hat der DB-Konzern die DB-Trendlandschaft entwickelt. Sie umfasst hochgradig vernetzte Trends aus den Bereichen Kunde, Gesellschaft, Politik und Weltwirtschaft. Die DB-Trendlandschaft ist fest in der Strategiearbeit des DB Konzerns verankert. Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern den inhaltlichen Fokus wieder auf besonders dynamische Veränderung gelegt. Dabei hat der DB-Konzern sowohl die wichtigsten technologischen Entwicklungen als auch die relevantesten Veränderungen bei Mitarbeiter- und Kundenbedürfnissen sowie Ansprüche an neue Verkehrskonzepte in den Blick genommen. Um neue Impulse frühzeitig aufzunehmen, beobachtet der DB-Konzern kontinuierlich sein Umfeld und steht im Austausch mit internen und externen Experten.

> Trends im Blickpunkt 2016

Intelligente Automatisierung

Kunden fragen immer stärker nach intuitiven digitalen Anwendungen, die den Alltag erleichtern. Dadurch sind die Anbieter gefordert, maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln, um die Bedürfnisse der Kunden schneller, individueller und kosteneffizienter zu bedienen. Besonders die einfache Verarbeitung natürlicher Sprache und eine optimierte Bilderkennung werden unseren Alltag verändern und individuellere und effizientere Interaktion mit Maschinen ermöglichen. Gleichzeitig können neuronale Netze große Mengen von Bildern und Videos verarbeiten, um sich selbst zu optimieren. Dadurch können Maschinen am Arbeitsplatz oder im Privatleben klar definierte Aufgaben und Routinetätigkeiten zunehmend erleichtern oder vollständig ersetzen. Die intelligente Automatisierung verändert so alle Lebensbereiche spürbar. Für den DB-Konzern bedeutet diese Entwicklung große Chancen, zum Beispiel bei der vorausschauenden Instandhaltung. Güterlokomotiven, Weichen, Aufzüge und Rolltreppen melden künftig Störungen selbst und können frühzeitig instand gehalten werden. Auch der Fahrplan wird zukünftig vollständig automatisiert

erstellt. Das erhöht die Betriebsqualität für die Kunden sowie die Kapazitätsauslastung. In der Logistik versenden sich Güter in automatisierten Lagern selbst und stellen über Echtzeittracking jederzeit Informationen zu Standort, Temperatur und voraussichtlicher Lieferzeit bereit.

Konsum als Erlebnis

Immer mehr Kunden ist das Erlebnis bei einem Produkt wichtig. Besonders die jüngere Generation nutzt ihr verfügbares Einkommen beispielsweise lieber für Urlaubserlebnisse und Restaurantbesuche als für ein eigenes Auto oder Möbel. Schon heute geben drei von vier der 18- bis 30-Jährigen ihr Geld lieber für Erfahrungen aus als für physische Produkte. Davon profitieren entsprechend Reise- und Freizeitunternehmen. Dabei wird deutlich: Erfolgreiche Anbieter bieten sinnvolle Gesamtpakete an. Für den DB-Konzern wird es im Personenverkehr immer wichtiger, ein Erlebnis auch vor und nach der Reise anzubieten. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Kundenschnittstelle.

Nachhaltige Stadt

Zunehmende Urbanisierung und der große Erfolg des E-Commerce belasten die Städte immer stärker mit wachsendem Verkehr. Das bedeutet: mehr Lärm, eine höhere Schadstoffbelastung und längere Staus. Die Zurückgewinnung des öffentlichen Raums ist nötig, um Städte wieder lebenswert zu machen. Dabei spielt die intelligente Vernetzung von Mobilität und Logistik eine wichtige Rolle. Das setzt eine ganzheitliche Steuerung aller Verkehrsträger durch integrierte Verkehrskonzepte voraus. Angebote, die eine unkomplizierte Tür-zu-Tür-Mobilität ermöglichen, können Menschen eine attraktive Alternative zum eigenen Auto bieten. Damit ist eine deutlich effizientere Auslastung der Straße möglich. In der Logistik ist eine intelligente Disposition der Güterströme nötig, um den Verkehr in der Stadt zu reduzieren. Mit den Bahnhöfen kann der DB-Konzern eine stärkere Bündelung von Mobilitäts- und Konsumanlässen mitgestalten. Bahnhöfe könnten die ideale Drehscheibe für ein wachsendes Verkehrsaufkommen und eine effiziente City-Logistik werden.

Leistungsgesellschaft

Die heutige Leistungsgesellschaft verlangt Arbeitnehmern viel ab. Sowohl die Arbeitsbelastung und der wahrgenommene Stress aus Veränderungen am Arbeitsplatz als auch die Dynamik in außerberuflichen Lebensbereichen ist in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich gestiegen. In der Folge haben psychische Erkrankungen stark zugenommen. Die Kosten stressbedingter Erkrankungen belaufen sich allein in Deutschland bereits auf rund 7 Mrd. € pro Jahr. Damit gewinnen nicht monetäre Anreize wie Sabbaticals oder Homeoffice an Bedeutung im Wettstreit um Talente. Life-Balance wird zum Wettbewerbsfaktor. Arbeitnehmer entscheiden sich immer häufiger bewusst für Teilzeitstellen oder teilen ihren Arbeitsplatz über Jobsharingangebote. Der Wunsch nach Selbstverwirklichung außerhalb des klassischen Vollzeitjobs und die hohe Bedeutung von Familie und Kindern sind eine Herausforderung für Arbeitgeber.

> Berücksichtigung in Konzernprogrammen

Bei allen dynamischen Entwicklungen gilt es konkrete Maßnahmen und Konsequenzen für den DB-Konzern abzuleiten. Daher hat der DB-Konzern im Berichtsjahr unsere strategischen Konzernprogramme unter anderem auf Basis der Trends weiterentwickelt.

> Strategie DB2020 zu DB2020+ weiterentwickelt

Seit 2012 konnte die bisherige Strategie **DB2020**  des DB-Konzerns durch breite Kommunikation und vielfältige Instrumente erfolgreich im DB-Konzern etabliert werden.

Der DB-Konzern und hierbei insbesondere die Eisenbahn in Deutschland steht jedoch heute vor gravierenden externen und internen Herausforderungen, die eine Weiterentwicklung der strategischen Ausrichtung erforderlich gemacht haben.

Auf externer Seite sind es vor allem ein gestiegener Wettbewerbsdruck im Personen- und Güterverkehr sowie eine höhere Kostendynamik bei Personal und Energie, die den Druck verschärfen. Intern gibt es bei der Qualität dringenden Handlungsbedarf. Dies betrifft vor allem die Pünktlichkeit, die Reisendeninformation und die Serviceleistungen im Personenverkehr sowie die Einhaltung von Kundenversprechen im Güterverkehr. Beim Thema digitale Transformation sind erste wichtige Weichen gestellt worden. Hier gilt es jedoch, mehr Tempo und Schlagkraft angesichts der notwendigen Veränderungsgeschwindigkeit zu entfalten. Im Bereich Kultur ist vieles erreicht worden, dies muss sich nun auch in höherer Leistungsfähigkeit abbilden.

Der daraus abgeleitete strategische Anpassungsbedarf betrifft die Vision des DB-Konzerns, die Ansprüche und Ziele der bisherigen Strategie **DB2020**  sowie die Adressierung der dringlichsten Handlungsfelder durch die Einleitung zentraler Veränderungsprozesse in den Bereichen Qualität, Digitalisierung und Leistungsfähigkeit. Die im Zusammenhang mit dem Konzernumbau angestoßenen Maßnahmen dienen im Wesentlichen der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn in Deutschland, der Etablierung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen in der Konzernleitung sowie der Schaffung finanzieller Spielräume für notwendige Investitionen unter Gewährleistung der finanziellen Stabilität des DB-Konzerns. Die Option einer Teilprivatisierung von DB Schenker und DB Arriva wird aufgrund veränderter Rahmenbedingungen vorerst nicht weiterverfolgt. Stattdessen konnte mit dem Eigentümer eine alternative Lösung über Eigenkapitalerhöhung und Dividendenreduktion erreicht werden, ohne Einschränkungen für die geplanten Infrastrukturinvestitionen.

Der Nachhaltigkeitsansatz bildet weiterhin den Rahmen unserer Strategie, mit der Zielsetzung, den Einklang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie zu erreichen. Unsere Kunden sollen von erstklassigen und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Logistiklösungen profitieren, die getragen sind von begeisterten Mitarbeitern und digitaler Kompetenz.

In der veränderten Welt des digitalen Zeitalters, in der es eine hohe Transparenz über die Leistungen von Anbietern gibt, zählt vor allem Qualität. Sie ist der Schlüssel zum Kunden und damit der Schlüssel zu wirtschaftlichem Erfolg. Dieser Logik Rechnung tragend, haben wir unseren Anspruch in der ökonomischen Dimension der Strategie **DB2020**  angepasst – vom **PROFITABLEN MARKTFÜHRER**  zum **PROFITABLEN QUALITÄTSFÜHRER** . Die Ansprüche **TOP-ARBEITGEBER**  und **UMWELT-VORREITER**  bleiben bestehen. Darüber hinaus ist eine stärkere Themenfokussierung vorgenommen und damit einhergehend das Zielsystem auf acht Top-Ziele reduziert worden.

Um seine Ziele erreichen zu können, setzt der DB-Konzern an drei zentralen Handlungsfeldern an:

- ▶ der Etablierung einer neuen Qualitätskultur, in der es um eine klare Ausrichtung am Kunden geht, das heißt um operative Exzellenz und Kundenorientierung,
- ▶ dem Aufbau digitaler Kompetenz, um innovative Lösungen für das Kerngeschäft, aber auch Neugeschäft generieren zu können, und
- ▶ der Erhöhung der eigenen Leistungsfähigkeit, wobei es um Verantwortungsübernahme und Leistungsstärke geht.

VISION UND ZIELE DES DB-KONZERNS

WIR GESTALTEN FORTSCHRITT UND ZUKUNFT

Nachhaltiger Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz

DIMENSION

**ÖKONOMIE
PROFITABLER QUALITÄTSFÜHRER**

Als profitabler Qualitätsführer bieten wir unseren Kunden erstklassige, das heißt qualitativ exzellente Mobilitäts- und Logistiklösungen zu wirtschaftlichen Kosten an.

TOP-ZIELE

**ANGEMESSENE
VERZINSUNG**
ROCE \geq 9,0%

**FINANZIELLE
STABILITÄT**
Tilgungsdeckung \geq 25%

KUNDENZUFRIEDENHEIT
Reisende ZI \sim 79
Güterverkehr und Logistik
ZI \geq 73

PRODUKTQUALITÄT
Pünktlichkeit $>$ 95%

DAS HABEN WIR ERREICHT

- ▶ Verbesserung der Pünktlichkeit im Personen- und Güterverkehr ✓
- ▶ Optimierung Baustellenmanagement ✓
- ▶ Ausbau digitaler Lösungen und Angebote für unsere Kunden zur Verbesserung der Kunden- und Reisendeninformation ✓

DARAN ARBEITEN WIR

- ▶ Weitere Verbesserung der Pünktlichkeit
- ▶ Ausbau operative Exzellenz
- ▶ Weitere Erhöhung der Produkt- und Servicequalität
- ▶ Weitere Erhöhung der Kundenzufriedenheit
- ▶ Verbesserung Profitabilität

**SOZIALES
TOP-ARBEITGEBER**

Als Top-Arbeitgeber gewinnen und binden wir qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für uns und unsere Kunden arbeiten.

**MITARBEITER-
ZUFRIEDENHEIT**
ZI = 4,0

**ARBEITGEBER-
ATTRAKTIVITÄT**
Rang in Deutschland \leq 10

- ▶ Zielgruppenorientierte Arbeitgeberkampagne durchgeführt ✓
- ▶ Weltweite Mitarbeiterbefragung abgeschlossen ✓
 - ▶ Transformationsinitiative im Rahmen von Zukunft Bahn gestartet ✓
 - ▶ 16 Prototypen aus Experten-Netzwerk Arbeitswelten 4.0 in die Umsetzung gebracht ✓

- ▶ Umsetzung Tarifabschluss 2016
 - ▶ Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit im Rahmen von Followworkshops zur Mitarbeiterbefragung 2016
 - ▶ Steigerung des Frauenanteils
 - ▶ Weiterverfolgung der Transformationsinitiative der Kundenzufriedenheit

**ÖKOLOGIE
UMWELT-VORREITER**

Als Umwelt-Vorreiter setzen wir mit unseren Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen.

KLIMASCHUTZ
▶ Spezifische CO_{2e}-Emissionen im Vergleich zu 2006 - 30%
▶ Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix = 45%

LÄRMREDUKTION
▶ Leise Güterwagen in Deutschland \sim 64.000
▶ Lärmsanierte Strecke gesamt (gerundet) 2.000 km

- ▶ Neues Klimaschutzziel bis 2020 ✓
- ▶ Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix weiter erhöht ✓
- ▶ Leise Bremsen bereits in der halben Güterwagenflotte eingesetzt ✓
- ▶ Schadstoffarme Hybridfahrzeuge auf die Schiene gebracht ✓

- ▶ Weiterentwicklung der Umweltziele, insbesondere im Klima- und Lärmschutz, bis zum Jahr 2030
 - ▶ Umrüstung aller Güterwagen auf leise Bremsen
 - ▶ Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am Bahnstrommix

Die operative Umsetzung der zentralen Handlungsfelder wird mit konzernübergreifenden und geschäftsbezogenen Programmen vorangetrieben.

Von herausgehobener Bedeutung ist dabei das Konzernprogramm **ZUKUNFT BAHN** Zukunft
Bah. Dessen Hauptziel ist die nachhaltige Qualitätssteigerung in unserem Kerngeschäft, der Eisenbahn in Deutschland. Erste Erfolge sind für die Kunden des DB-Konzerns bereits spürbar. Im Programm

ZUKUNFT BAHN Zukunft
Bah bewährte Arbeitsweisen sollen ab dem Jahr 2017 in den Geschäftsfeldern verstetigt werden. Ferner erfolgt im Branchendialog und in internen Competence Centern ein übergreifender Austausch. Die Competence Center richten sich auf die strategischen Handlungsfelder Qualität, Digitalisierung und Leistungsfähigkeit.

Die Digitalisierung stellt seit Längerem ein weiteres zentrales Handlungsfeld des DB-Konzerns dar, denn sie treibt einerseits maßgeblich Veränderungen im Marktumfeld, andererseits erfüllt sie eine Schlüsselfunktion zur Verbesserung der Qualität unserer Leistungen. Der DB-Konzern geht die Digitalisierung systematisch in drei Feldern an – mit neuen Angeboten an der Kundenschnittstelle, bei den betrieblichen und administrativen Prozessen sowie mit der Entwicklung neuer datenbasierter Geschäftsmodelle. Hierzu haben wir sukzessive in unseren Geschäftsbereichen Innovations-Labs aufgebaut, Forschungsk Kooperationen etabliert sowie eine Umgebung inklusive der neu gegründeten DB Digital Ventures GmbH zur gezielten Förderung von Start-up- und Gründeraktivitäten eingerichtet.

Über die Veränderung der Arbeitsweisen in den Feldern Kundenorientierung, Verantwortungsübernahme und konzerninterne Zusammenarbeit will der DB-Konzern schließlich seine Leistungsfähigkeit deutlich erhöhen. Unterstützende Maßnahmen sind unter anderem der gezielte Ausbau von Managementfähigkeiten sowie die Optimierung unseres Performance-Managements.

> Vier Konzernprogramme decken Handlungsfelder ab

> Zukunft Bahn in der Umsetzung

Im Sommer 2015 hat der DB-Konzern den größten Konzernumbau seit der Bahnreform 1994 begonnen. Kernstück ist das Programm **ZUKUNFT BAHN** . Dieses stellt konsequent die Bedürfnisse unserer Kunden und die Qualität unserer Produkte in den Mittelpunkt. Im ersten Schritt wurden Maßnahmen erarbeitet, um das Kundenangebot zu optimieren, die Leistungsqualität zu verbessern und die nachhaltige wirtschaftliche Tragfähigkeit sicherzustellen. Seit Januar 2016 befindet sich das Programm in der Umsetzungsphase. Neben einem zentralen Programmmanagement wurden sechs Module (DB Fernverkehr, DB Regio, DB Vertrieb, DB Cargo, DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe) sowie sechs geschäftsfeldübergreifende Module (Pünktlichkeit, Reisendeninformation, WLAN@DB, Ersatzteilversorgung, Werkestrategie und Transformationsinitiative) aufgesetzt.

Schwerpunkt von **ZUKUNFT BAHN**  im Berichtsjahr war die kurzfristige Beseitigung der größten Kundenärgerisse. Im Fokus standen dabei die fünf Themen Pünktlichkeit, Reisendeninformation, Fahrzeugqualität, Bahnhoftsqualität und WLAN@DB.

- ▶ Die Pünktlichkeit entwickelte sich insbesondere im zweiten Halbjahr 2016 unter anderem aufgrund einer verbesserten Abstimmung bei Bau- und Instandhaltungsarbeiten an der Infrastruktur sowie infolge des Projekts Plan-Start positiv.
- ▶ Die Reisendeninformation hat der DB-Konzern insbesondere durch die Installation von mehr als 2.000 Multi-zuganzeigen sowie eine Optimierung der Informationsvermittlung digitaler Medien verbessert. Auch die Qualität seiner Verspätungsprognose konnte der DB-Konzern steigern.
- ▶ Die Fahrzeugqualität konnte der DB-Konzern maßgeblich durch das Programm RESET verbessern.
- ▶ Unter anderem durch eine Erhöhung der Verfügbarkeit von Aufzügen und Fahrtreppen auf über 97% bis Ende 2016 sowie 960 Maßnahmen zur Intensivreinigung von Bahnhöfen konnte die Bahnhoftsqualität deutlich gesteigert werden.
- ▶ Um unser Ziel zu erreichen, bis 2020 das größte mobile WLAN-Netz in Deutschland aufzubauen, rüsten wir in Zusammenarbeit mit den Mobilfunknetzbetreibern Deutsche Telekom, Telefónica Deutschland und Vodafone unsere Fernverkehrsflotte mit neuer Hardware und Mobilfunkrepeater aus. Dies ist auch die Grundlage für die Einführung des kostenfreien WLAN im ICE in der 2. Klasse und verbessert sukzessive zudem die Gesprächsqualität in den Zügen.

> Vollautomatisches Fahren Schiene

Der DB-Konzern treibt die Automatisierung seiner Züge weiter voran, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu verteidigen und auszubauen – gerade vor dem Hintergrund des autonomen Fahrens auf der Straße. Im Zentrum steht die Fragestellung, ob durch eine höhere Automatisierung die Züge des DB-Konzerns effizienter, pünktlicher und zuverlässiger werden und welche Berufsbilder dadurch entstehen beziehungsweise sich weiterentwickeln.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern eine Machbarkeitsstudie hinsichtlich des vollautomatischen Fahrens auf der Schiene erarbeitet und hält die technischen und rechtlichen Herausforderungen für grundsätzlich lösbar. 2017 wird der Fokus unter anderem auf Fragestellungen zur Systemintegration der benötigten neuen Technologien liegen. In mehreren Pilotprojekten im Schienenpersonen- und -güterverkehr testet der DB-Konzern bereits notwendige technische Module und prüft eine Überführung in den Regelbetrieb.

> **Autonomes Fahren Straße**

Der DB-Konzern will selbstfahrende Fahrzeuge für Mobilität und Logistik nutzen. Im Zentrum steht die Fragestellung, wie der DB-Konzern durch autonome Fahrzeuge neue Angebote schaffen beziehungsweise den Betrieb effizienter machen kann.

Im Personenverkehr will der DB-Konzern selbstfahrende Kleinbusse einsetzen, um nachhaltige, kundenorientierte und nahtlose Mobilitätsketten zu organisieren. Im Güterverkehr ist unser Ziel die Vernetzung autonom fahrender Lkw auf Autobahnen sowie mehrerer Fahrzeuge innerhalb einer Kolonne (Platooning) zur Steigerung der Effizienz.

Mit mehreren Pilotprojekten wie zum Beispiel dem ersten autonom fahrenden Busverkehr in Deutschland erproben wir schon heute autonome Fahrzeuge, so auf dem Gelände des Europäischen Energieforums (EUREF) in Berlin und auf einem Gelände von DB Schenker in Leipzig. Komplexere Piloten im öffentlichen Straßenraum folgen 2017. Der Fahrzeughersteller MAN und DB Schenker haben im November 2016 zudem eine Absichtserklärung zur Planung und Umsetzung eines Platooning-Pilotprojekts unterzeichnet.

> **Neue datenbasierte Geschäftsmodelle**

Die Digitalisierung verschärft den Wettbewerbsdruck auf den DB-Konzern und bietet ihm gleichzeitig die Chance, neue datenbasierte Geschäftsmodelle zu entwickeln.

Der DB-Konzern arbeitet intensiv an der digitalen Transformation und schafft Strukturen für die Realisierung neuer Geschäftsmodelle. Er wird neue Geschäftsmodelle selbst oder in Zusammenarbeit mit Partnern entwickeln und vortreiben. Zudem wird sich der DB-Konzern an bestehenden Geschäftsmodellen und Start-ups beteiligen.

> **Nachhaltigkeitsorganisation**

Die gesamthafte Verantwortung für das Thema Nachhaltigkeit obliegt dem Chief Sustainability Officer (CSO). Dieses Amt hat der Vorstandsvorsitzende inne. Das Competence Center Nachhaltigkeit, in dem alle relevanten Fachbereiche und zentralen Geschäftsfelder vertreten sind, steuert und diskutiert Themen und Projekte mit Nachhaltigkeitsbezug ressort- und geschäftsfeldübergreifend. Das Gremium setzt unter anderem Vorgaben für eine nachhaltige Ausrichtung des DB-Konzerns, führt konzernweite Projekte zu zentralen Nachhaltigkeitsthemen durch (zum Beispiel Innovationstreiber Lieferanten), koordiniert den Stakeholderdialog und berät die Konzernunternehmen bei der Erfüllung von Nachhaltigkeitsaufgaben. Die inhaltliche Verantwortung obliegt dabei weiterhin den Fachabteilungen und Geschäftsfeldern. Im Berichtsjahr hat das Gremium viermal getagt. Die Abteilung Nachhaltigkeitsmanagement und Zukunftsfor-

schung, die im Bereich Konzernstrategie angesiedelt ist, verantwortet und koordiniert die übergreifenden Nachhaltigkeitsthemen wie zum Beispiel die Nachhaltigkeitsratings oder die aktive Beteiligung in Nachhaltigkeitsnetzwerken.

> **Nachhaltigkeitsratings**

Der Blick von außen gibt dem DB-Konzern wichtige Hinweise darauf, wo er steht und wo er sich verbessern kann. Der Anspruch des DB-Konzerns ist, dass er Spitzenpositionen in wesentlichen Ratings und Rankings einnimmt.

Im Berichtsjahr ist der DB-Konzern von der internationalen Rating-Organisation CDP in deren Climate Scoring 2016 mit einem Ergebnis von »A-« bewertet und als »Sector Leader Transportation« in der sogenannten DACH-Region ausgezeichnet worden. Gewürdigt wurde die überdurchschnittliche Leistung des DB-Konzerns hinsichtlich der Bekämpfung des Klimawandels sowie der Bemühungen zur besseren Datenvalidität. EcoVadis hat im Berichtsjahr die Bewertung des DB-Konzerns gegenüber 2014 noch einmal angehoben und führt jetzt den gesamten DB-Konzern mit dem Goldstatus. EcoVadis erstellt für Dritte Lieferantenscorings im Bereich Nachhaltigkeit. Gleichbleibend positiv wurden die Themenbereiche Umwelt und Arbeitsbedingungen bewertet. Eine deutliche Verbesserung wurde im Themenfeld Einkauf erzielt.

Die Rating-Agentur oekom research hat in ihrem Corporate Rating 2016 den DB-Konzern anhand von über 100 branchenspezifisch ausgewählten sozialen und ökologischen Kriterien mit der guten Note »B-« bewertet. Der DB-Konzern konnte damit zusammen mit zwei anderen Unternehmen den ersten Platz in der Branche Transport und Logistics/Rail einnehmen. Dies drückt sich im Status »Prime« aus, der den Spitzenreitern der jeweiligen Industrie verliehen wird.

> **Mitgliedschaften**

Die DB AG ist direkt oder über eine ihrer Tochtergesellschaften Mitglied in zahlreichen Wirtschafts-, Branchen- und anderen Verbänden. Zu den Zielen unseres Engagements zählen Information, Austausch und Vernetzung sowie die kooperative Interessenvertretung.

Die DB AG ist aktives Mitglied von econsense, dem Forum Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft. Gemeinsam mit rund 30 global agierenden Unternehmen und Organisationen der deutschen Wirtschaft setzen wir uns dafür ein, Lösungen für nachhaltiges Wirtschaften zu entwickeln, politische Entscheidungsprozesse anzustoßen und so Innovationen und Strategien für zukunftsrelevante Themen voranzutreiben. Seit 2015 engagieren wir uns auch im Vorstand von econsense.

Das Bekenntnis zu den unternehmerischen Grundsätzen des Global Compact der Vereinten Nationen unterstreichen wir mit der jährlichen Darstellung unserer Fortschritte entlang der zehn Prinzipien des Global Compact (Communication on Progress). Unser Communication on Progress 2015 wurde wie im Vorjahr vom UN Global Compact als »Advanced Level« bewertet. Darüber hinaus engagieren wir uns im Deutschen Global Compact Netzwerk (DGCN), dem Forum deutscher Unternehmen zur Umsetzung und Förderung der United-Nations-Global-Compact-(UNGC-)Prinzipien. Eine Vertreterin des DB-Konzerns ist Mitglied des Lenkungskreises des Deutschen Global Compact Netzwerks.

Als Unterzeichner des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) setzen wir zudem in Deutschland ein klares Zeichen für eine transparente Darstellung unserer Nachhaltigkeitsleistung. Im Berichtsjahr haben wir unsere Entsprechenserklärung zum DNK erneuert.

Im Rahmen der Korruptionsbekämpfung engagiert sich der DB-Konzern als korporatives Mitglied bei Transparency International. Im Zuge unserer Antikorruptionsanstrengungen findet ein regelmäßiger Austausch über die Erfahrungen mit Systemen und Verfahren der Korruptionsbekämpfung statt.

Der DB-Konzern ist Gründungsmitglied der Brancheninitiative RailSponsible. Die Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, Transparenz über soziale, ökologische und sozioökonomische Auswirkungen entlang der gesamten Lieferkette zu schaffen und Lieferanten bei der Verbesserung ihrer Nachhaltigkeitspraktiken zu unterstützen. Durch die Nutzung gemeinsamer Tools wird die Bewertung der Nachhaltigkeitsleistungen für alle Seiten effizienter gestaltet. Seit Bestehen der Initiative zeigt sich eine positive Dynamik hinsichtlich der Nachhaltigkeitsleistungen sowie der Mitgliederentwicklung.

Die nachfolgenden Mitgliedschaften haben besondere Relevanz für den politischen Dialog auf nationaler und internationaler Ebene:

- ▶ Allianz pro Schiene (ApS)
- ▶ Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband Mobilität und Verkehr (Agv MoVe)
- ▶ Association Francaise du Rail (AFRA)
- ▶ Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)
- ▶ Deutsches Verkehrsforum (DVF)
- ▶ Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)
- ▶ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

> Zusammenarbeit mit Lieferanten

Für den DB-Konzern sind Lieferanten wichtige Partner, wenn es um innovative Ansätze für unsere eigene Lieferkette geht. Im Austausch mit unseren Lieferanten streben wir eine kontinuierliche Verbesserung unserer Beschaffungsstrategie an. Auf der diesjährigen InnoTrans-Messe wurde zum siebten Mal das DB-Lieferantenprädikat verliehen. Mit der Preisvergabe honorieren wir Unternehmen, die uns im Einklang mit unserer Strategie **DB2020+** dabei unterstützen, bestmögliche Leistungen für unsere Kunden zu erbringen. Da im intensiven Wettbewerbsumfeld auch Innovationen eine immer größere Rolle spielen, wurde im Berichtsjahr erstmals ein Supplier Innovation Award vergeben. Dieser Preis würdigt Innovationen, die sich positiv auf das Leistungsangebot des DB-Konzerns auswirken und einen erhöhten Neuheitsgrad oder Mehrwert aufweisen, sich einfach umsetzen lassen oder sehr nachhaltig sind. Prämiert wurde hierfür die Siemens AG, Division Mobility, für das Produkt ICE4.

Seit 2015 führen wir dazu Innovationsworkshops durch. Im Berichtsjahr haben wir uns beispielsweise mit Lieferanten für Recyclingschotter getroffen. Gemeinsam wurden Lösungen diskutiert, wie wir den Materialkreislauf unseres Recyclingschotters effizienter gestalten können. Wir arbeiten nun daran, die gesammelten Ideen in unsere Ausschreibungen einzuarbeiten. Darüber hinaus sind bereits weitere Innovationsworkshops in Planung.

Neben der InnoTrans fand im Berichtsjahr auch das Railway Forum statt – ein Kongress mit Fachausstellung unter Schirmherrschaft des DB-Konzerns. Mehrere Hundert Top-Entscheider der internationalen Eisenbahnindustrie waren vor Ort, um gemeinsam die Zukunftsperspektiven der Branche zu diskutieren. Themenschwerpunkte waren unter anderem Digitalisierung, Globalisierung und Innovation.

Geschäfts- und Rahmenbedingungen

▶ **Wirtschaftliches Umfeld mit unveränderten Tendenzen / S.19**

▶ **Entwicklungen auf den relevanten Märkten unterschiedlich / S.22**

▶ **Zahlreiche Entwicklungen im politischen Umfeld / S.27**

Als Betreiber von Netzwerken und Anbieter von Leistungen im Personenverkehr, im Bereich Güterverkehr und Logistik sowie in der Schieneninfrastruktur wird der wirtschaftliche Erfolg des DB-Konzerns von dem allgemeinen konjunkturellen Umfeld und den spezifischen Entwicklungen auf den verschiedenen relevanten Märkten beeinflusst.

- ▶ Die Nachfrage im Personenverkehr wird wesentlich von der Bevölkerungszahl, der Zahl der Erwerbstätigen sowie dem real verfügbaren Einkommen bestimmt.

Die relative Wettbewerbssituation mit dem Pkw wird durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise maßgeblich beeinflusst.

Bei DB Regio und DB Arriva spielt zudem die finanzielle Ausstattung der Bestellerorganisationen eine wesentliche Rolle.

- ▶ Im Bereich Güterverkehr und Logistik hängen wir in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung ab. Aufgrund unserer weltweiten Netzwerke beobachten wir neben der Entwicklung des Welt-Bruttoinlandsprodukts (BIP) und des Welthandels vor allem das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, wo wir über hohe Marktanteile verfügen beziehungsweise wo mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Marktübliche Frühwarnindikatoren zum Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.
- ▶ Das spezifische Marktumfeld von DB Cargo wird in besonderem Maße durch die Produktion des verarbeitenden Gewerbes und die Entwicklung der Kernindustrien beeinflusst. Im grenzüberschreitenden Verkehr sind die Export- und Importtätigkeit der einzelnen Länder und der Warenverkehr innerhalb Europas von besonderer Bedeutung.
- ▶ Die Geschäftsfelder in der Infrastruktur decken mit ihren Leistungen wichtige Bestandteile der Wertschöpfungskette ihrer Kunden ab. Insoweit ist die Nachfrageentwicklung eine weitgehend aus den vorgelagerten Verkehrsmärkten im Personen- und Güterverkehr abgeleitete Größe. Bedeutung hat zudem der Vermarktungsbereich von DB Netze Personenbahnhöfe. Hier ist – vergleichbar mit dem deutschen Einzelhandel – die Konsumneigung der Bevölkerung eine wichtige Einflussgröße.

Die Entwicklung der aufgeführten Konjunktur- und Frühwarnindikatoren beeinflusst die Steuerung der Marktaktivitäten des DB-Konzerns sowie unseren Ressourceneinsatz. Chancen und Risiken werden dadurch frühzeitig erkannt, sodass kurzfristige Steuerungsaktivitäten und langfristige Positionierungen darauf ausgerichtet werden können. Daneben arbeiten wir systematisch an der Optimierung unserer operativen Werttreiber.

> **Wirtschaftliches Umfeld mit unveränderten Tendenzen**

Entwicklung wesentlicher makroökonomischer Größen im Vorjahresvergleich in %	2016	2015	2014
WELTHANDEL (REAL)			
Warenhandel	+1,7	+1,7	+3,3
BIP			
Welt	+2,3	+2,7	+2,8
USA	+1,6	+2,6	+2,4
China	+6,7	+6,9	+7,3
Japan	+1,0	+1,3	+0,2
Europa	+1,8	+2,3	+1,8
GUS	0,0	-3,0	+1,0
Großbritannien	+1,8	+2,2	+3,1
Polen	+2,8	+4,0	+3,2
Euro-Raum	+1,7	+1,9	+1,2
Deutschland	+1,8	+1,5	+1,6
Frankreich	+1,1	+1,2	+0,7
Italien	+1,0	+0,6	+0,2

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für die Jahre 2014 bis 2016 entsprechen den per Februar 2017 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Oxford Economics

> **Beurteilung des wirtschaftlichen Umfelds durch den Vorstand**

Für die internationalen Logistikaktivitäten des DB-Konzerns ist die Entwicklung des Welthandels von zentraler Bedeutung. Die mittlerweile seit mehreren Jahren andauernde Schwäche des Welthandels wirkt sich deshalb negativ auf das Wachstum dieser Geschäftsbereiche aus. Gemildert wird diese Entwicklung jedoch dadurch, dass sich der Handel innerhalb von Europa, dem Schwerpunkt unserer Aktivitäten, im Vergleich gut entwickelte.

Gründe für die überdurchschnittliche Entwicklung des Handels in Europa sind die fortschreitende Erholung der europäischen Volkswirtschaften und die Aufwertung des Euros nach der Entscheidung der britischen Bevölkerung, die

Europäische Union (EU) zu verlassen (Brexit). Gleichzeitig hatte die Abwertung des britischen Pfunds gegenüber dem Euro stark negative Effekte auf den DB-Konzern. Günstig wirkten sich steigende Realeinkommen und eine positivere Entwicklung am Arbeitsmarkt auf den europäischen Personenverkehr und damit auf den DB-Konzern aus. Insbesondere wuchs die Wirtschaft in Deutschland, dem Heimatmarkt des DB-Konzerns, stärker als erwartet. Gründe hierfür sind neben einem robusten privaten Konsum auch zunehmende Investitionen sowie höhere Staatsausgaben.

> **Handel durch globale Investitionsschwäche belastet**

Das Weltwirtschaftswachstum verlangsamte sich 2016. Hauptgrund hierfür war die schwächere Entwicklung in den USA. Auch befanden sich mehrere große Schwellenländer wie Brasilien und Russland weiter in einer Rezession.

Ein wichtiger Belastungsfaktor für die Weltwirtschaft ist die fehlende Dynamik der Investitionen in vielen Ländern. Diese wuchsen 2016 global so schwach wie seit der Wirtschafts- und Finanzkrise nicht mehr. Neben dem weiter niedrigen Preisniveau vieler Rohstoffe, das Investitionen in diesem Sektor dämpft, beeinflusste auch die gestiegene Unsicherheit durch politische Ereignisse in mehreren großen Volkswirtschaften (Brexit, US-Wahl, italienisches Verfassungsreferendum) die weltweiten Investitionen negativ.

Die schleppende Investitionstätigkeit wirkt sich besonders stark auf den Welthandel aus, da Investitionsgüter häufig auf mehreren Stufen ihrer Wertschöpfungskette gehandelt werden. Somit blieb 2016 auch das Wachstum des Welthandels kraftlos, nach einem bereits schwachen Vorjahr.

USA

- ▶ Stütze der konjunkturellen Entwicklung war der private Konsum.
- ▶ Geringe Arbeitslosigkeit und steigende Löhne bei niedriger Inflation erhöhten das verfügbare Realeinkommen.
- ▶ Schwächere Exportaussichten aufgrund des zuletzt stärkeren Dollars, niedrige Energiepreise sowie gestiegene Unsicherheit dämpften das Wachstum der Investitionen deutlich.
- ▶ Notenbank erhöhte die Leitzinsen im Dezember leicht; die Geldpolitik bleibt dennoch expansiv.
- ▶ Lang anhaltender und harter Wahlkampf sorgte für Verunsicherung im Vorfeld der Präsidentschaftswahl.

Asien

- ▶ Trotz abnehmender Wachstumsraten verzeichnete die chinesische Wirtschaft in absoluten Zahlen ein Rekordwachstum. Der private Konsum war ein Treiber dieser Entwicklung. Noch wesentlich stärker wuchs der Staatskonsum, vor allem durch ein Programm zum Ausbau der Infrastruktur.
- ▶ Auch Indiens Wirtschaft wuchs weiter kräftig, hier legte vor allem der Staatskonsum zu, während die Investitionen zurückgingen.
- ▶ Dagegen stiegen die Anlageinvestitionen in Indonesien, Myanmar und Vietnam, begleitet von steigenden innerasiatischen Handelsströmen.
- ▶ Japans Wirtschaft wuchs 2016 nur geringfügig, trotz expansiver Geld- und Fiskalpolitik. So wurde die ursprünglich bereits für Oktober 2015 geplante Erhöhung der Konsumsteuer auf 2019 verschoben. Diese Maßnahme verschärft das bereits hohe staatliche Budgetdefizit.

Europa

- ▶ In mehreren osteuropäischen EU-Mitgliedsstaaten (Polen, Tschechien und Ungarn) reduzierten sich die Wachstumsraten des BIP.
- ▶ Auch in Großbritannien verlangsamte sich das Wirtschaftswachstum, blieb aber überdurchschnittlich und oberhalb der Erwartungen. Die Exporte profitierten von einer Abwertung des britischen Pfunds nach dem Brexit-Beschluss. Allerdings führte die gestiegene Unsicherheit zu einem Einbruch bei den Anlageinvestitionen.
- ▶ In der Türkei wuchs die Wirtschaft schwächer als in den Vorjahren. Ein wichtiger Grund war die Zurückhaltung ausländischer Investoren aufgrund des als unsicher eingeschätzten politischen Umfelds.
- ▶ In Russland verlangsamte sich zwar der Rückgang der Wirtschaftsleistung gegenüber dem Vorjahr, dennoch lasteten der niedrige Ölpreis und die Sanktionen nach dem Ukraine-Konflikt weiter auf der Volkswirtschaft.

Euro-Raum

- ▶ Die deutsche Wirtschaft wuchs 2016 stärker als prognostiziert. Auch die Investitionen legten deutlich zu, insbesondere aufgrund deutlich stärkerer Bauinvestitionen. Auch der Staatskonsum stieg infolge höherer Ausgaben für Flüchtlinge.

- ▶ Die französische Wirtschaft wuchs weiter unterdurchschnittlich. Ein wesentlicher Grund hierfür ist die hohe Staatsverschuldung, die den Spielraum für fiskalische Impulse begrenzt.
- ▶ Das Wachstum der italienischen Wirtschaft nahm leicht zu, blieb aber im europäischen Vergleich auf niedrigem Niveau. Neben dem privaten Konsum stiegen auch die Investitionen.
- ▶ Spaniens Wirtschaft war weiter auf Wachstumskurs. Insbesondere der private Konsum legte zu. Die Arbeitslosigkeit nahm zwar ab, blieb jedoch auf hohem Niveau.

➤ Energiemärkte lassen Tiefstpreise hinter sich

Die zentrale Hedge-Politik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu minimieren. Die Entwicklung der Marktpreise schlägt daher kurz- und mittelfristig nicht vollumfänglich auf unsere Aktivitäten durch.

Tauziehen um Förderkürzung der OPEC beeinflusst Ölpreis

Brent in USD/bbl	2016	2015	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	45,1	53,6	- 8,5	-15,9
Höchstpreis	57,9	69,6	-	-
Tiefstpreis	27,1	36,0	-	-
Jahresendpreis	56,8	37,3	-19,5	+ 52,3

Quelle: Thomson Reuters

- ▶ Nach schwachem Start der Konjunktur mit Sorgen um den Wachstumspfad in China und Aufhebung der Sanktionen gegen den Iran fiel der Brentpreis im Januar auf den niedrigsten Stand seit November 2003.
- ▶ Aufgrund preisbedingter Förderrückgänge in der US-Schieferölindustrie und ungeplanter Ausfälle wies der Ölmarkt im Mai überraschend eine leichte Unterversorgung auf, die dazu beitrug, einen Abbau der rekordhohen Rohöllagerbestände in den USA einzuläuten. Von ihrem Tiefststand Ende Mai legte die Bohraktivität in den USA mittlerweile jedoch deutlich um 65% zu.
- ▶ Das Tauziehen um eine Deckelung der OPEC-Produktion sorgte für starke Preisausschläge. Im Kampf um Marktanteile erreichte die Gesamtproduktion der OPEC und Russlands einen Höchststand. Erst die Festlegung verbindlicher Kürzungsbeiträge Ende November konnte den Markt nachhaltig überzeugen und ließ Brent auf den höchsten Stand seit Juli 2015 klettern.

- ▶ Nachfrageseitig bleiben China und Indien die Haupttreiber der Entwicklung. Nach dem Ausbau der Raffineriekapazität und der Lockerung der Importbedingungen erreichten Chinas Rohöleinfuhren neue Rekordwerte.
- ▶ Finanzinvestoren waren weiter stark am Ölmarkt involviert und verstärkten die jeweiligen Preistrends.

Strommarkt vollzieht Trendwende

Entwicklung Energiepreise	2016	2015	Veränderung	
			absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	26,6	30,9	- 4,3	-13,9
Höchstpreis	35,8	34,1	-	-
Tiefstpreis	20,7	26,6	-	-
Jahresendpreis	31,4	26,6	+ 4,8	+18,0
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO₂				
Durchschnittspreis	5,4	7,7	- 2,3	-29,9
Höchstpreis	8,3	8,7	-	-
Tiefstpreis	3,9	6,3	-	-
Jahresendpreis	6,6	8,3	- 1,7	-20,5

Quelle: Thomson Reuters

- ▶ Der massive Ausbau der erneuerbaren Energien führt dazu, dass am deutschen Stromspotmarkt temporär nicht nur einzelne Stunden-, sondern auch Tagespreise im Minus notieren.
- ▶ Auf Basis schwacher Wirtschaftsaussichten wurden am Stromterminmarkt Anfang Februar neue Tiefststände realisiert. Angesichts steigender Primärenergiepreise und schwindender Konjunktursorgen konnte sich der Grundlastkontrakt für das Folgejahr erholen und handelte mehrere Monate in einem Bereich von 24 bis 29 €/MWh. Zum Jahresende führten Sicherheitsprüfungen an französischen Atomkraftwerken beziehungsweise eine Verteuerung europäischer Kohle zu Preisanstiegen am deutschen Strommarkt bis auf 35,80 €/MWh, den höchsten Stand seit Ende 2014.
- ▶ Nach einem Preisrutsch zu Jahresbeginn ließen Pläne aus Frankreich, eine Untergrenze für den Preis von Emissionsrechten festzulegen, diesen bis über die 7-€-Marke klettern. Das Brexit-Votum führte zu Sorgen um den Fortbestand des Emissionshandelssystems und zu einem Preiseinbruch unter 4 €/t CO₂. Mit einer rückläufigen Energieerzeugung in der EU sanken auch die CO₂-Emissionen um 0,7%.

> Euro-Abwertungstrend schwächt sich spürbar ab

Im Jahresverlauf 2016 entwickelten sich die meisten Währungen gegenüber dem Euro stabil. In Summe wurde der Euro auf Jahressicht leicht abgewertet. Vor dem Hintergrund stabiler geldpolitischer und ökonomischer Rahmenbedingungen in den USA und der Euro-Zone gewann der US-Dollar 2016 gegenüber dem Euro marginal an Wert (-0,3%).

Nach der Brexit-Entscheidung wertete das britische Pfund 2016 gegenüber dem Euro signifikant ab (+11,2%).

Insgesamt wirkten die Währungskurseffekte im Vergleich zum 31. Dezember 2015 reduzierend auf den Anleihenbestand. Verschuldungsreduzierende Effekte wurden insbesondere durch die Entwicklung des britischen Pfunds getrieben.

> Rentenmärkte zeigen sich volatil

Rendite in %	2016	2015	Veränderung in Prozentpunkten
BUNDESANLEIHEN (ZEHNJÄHRIGE)			
Durchschnittsrendite	0,13	0,54	- 0,41
Höchstrendite	0,58	0,99	- 0,41
Tiefstrendite	- 0,20	0,08	- 0,28
Jahresrendite	0,20	0,64	- 0,44

Quelle: Thomson Reuters

Die Rentenmärkte setzten ihren seit Mitte 2015 bestehenden Trend fallender Renditen in der ersten Jahreshälfte 2016 fort. Die Verzinsung zehnjähriger Bundesanleihen lag zu Beginn des Jahres noch bei 0,60% und fiel zunächst auf 0,04%. Grund hierfür war die anhaltend lockere Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB), die unter anderem ihr Anleihekaufprogramm auf Unternehmen ausweitete. Im Nachgang zum britischen EU-Referendum sank die Rendite der Bundesanleihen auf ein historisch niedriges Niveau von -0,20%. Ursächlich hierfür war die Risikoaversion der Investoren, die vor dem Hintergrund der Unsicherheit der weiteren Entwicklung der Europäischen Union deutsche Staatspapiere als sichere Anlage nutzten. Im weiteren Verlauf schwankte die Rendite zehnjähriger Bundesanleihen zunächst unterhalb der 0%-Grenze, bewegte sich danach aber in den positiven Renditebereich zurück. Getrieben wurden die

Rentenmärkte vor allem von Spekulationen hinsichtlich der zu erwartenden Geldpolitik von EZB und der US-Notenbank (Fed). Während Letztere im Dezember eine lange erwartete Zinserhöhung durchführte, hat Erstere eine Verlängerung des Anleihekaufprogramms beschlossen, wenn auch in geringerem Umfang. Darüber hinaus setzte die Wahl Donald Trumps zum nächsten US-Präsidenten einen starken Impuls für höhere Renditen und einen Höchstwert bei zehnjährigen Bundesanleihen von 0,45% im zweiten Halbjahr. Zum Jahresende lag die Rendite bei 0,21%.

> Entwicklungen auf den relevanten Märkten unterschiedlich

> Personenverkehr Deutscher Markt wächst in allen Segmenten

Personenverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2016	2015	2016	2015
Motorisierter Individualverkehr	+1,5	+1,3	84,4	84,5
Schienerpersonenverkehr	+4,0	+0,3	8,3	8,1
DB-Konzern	+1,0	-0,2	7,0	7,1
Konzernexterne Bahnen	+24,1	+3,7	1,3	1,1
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	+1,0	+1,4	6,4	6,4
DB-Konzern	-2,2	-1,3	0,7	0,7
Luftverkehr (innerdeutsch)	+3,2	+1,4	0,9	0,9
Gesamtmarkt	+1,7	+1,2	100	100

Die Daten für die Jahre 2015 und 2016 entsprechen den per Februar 2017 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt wuchs 2016 segmentübergreifend und wie in den Vorjahren insgesamt über dem langjährigen Durchschnitt. Treiber dieser Entwicklung waren neben sozioökonomischen Faktoren und wettbewerblichen Impulsen auch Sondereffekte.

- ▶ Robuster Arbeitsmarkt mit gestiegenen Erwerbstätigenzahlen, geringe Inflation mit gesunkenen Kraftstoffpreisen sowie gewachsene verfügbare Realeinkommen.
- ▶ Intensiver Preiswettbewerb im öffentlichen Fernverkehr zwischen Fernbusanbietern, Low-Cost-Airlines, Ridesharing-Plattformen und Bahnen.
- ▶ Milde Witterung im Vergleich zum Vorjahr und schaltjahresbedingt zusätzlicher Verkehrstag.
- ▶ Wiederholte Arbeitsniederlegungen von Piloten und Lokführern im Vorjahr.

Motorisierter Individualverkehr

- ▶ Verkehrsleistung stieg basierend auf eigenen Berechnungen an.
- ▶ Impulse kamen vor allem von weiter gesunkenen Kraftstoffpreisen und gestiegenen verfügbaren Realeinkommen.
- ▶ Der Marktanteil sank leicht auf 84,4%.

Schienenpersonenverkehr

- ▶ Verkehrsleistung wuchs kräftig.
- ▶ Schienenpersonenfern- und -nahverkehr profitierten im Vergleich zum Vorjahr vom Ausbleiben größerer unwetterbedingter Infrastrukturschäden und Streiks.
- ▶ DB-Verkehrsleistung entwickelte sich positiv. DB Fernverkehr erzielte durch Preisaktionen, Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen signifikante Zugewinne. DB Regio musste dagegen vor allem infolge von Ausschreibungsverlusten in Thüringen, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen Einbußen hinnehmen.
- ▶ Konzernexterne Bahnen steigerten ihre Verkehrsleistung im Nahverkehr kräftig.
- ▶ Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs (SPV) wuchs auf 8,3%.

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

- ▶ Verkehrsleistung stieg segmentübergreifend leicht an.
- ▶ Buslinienfernverkehr baute Angebot aus, verlor zuletzt aber deutlich an Dynamik.
- ▶ Anhaltender Preiswettbewerb beim Fernbus führte zu Konsolidierung der Anbieterlandschaft. Marktführer FlixBus übernahm Postbus und kontinentaleuropäische Verkehre von megabus.com, der DB-Konzern stellte sein Angebot BerlinLinienBus ein.
- ▶ Busliniennahverkehr verzeichnete aufgrund steigender Bevölkerungs-, Auszubildenden- und Erwerbstätigenzahlen ebenfalls Zuwächse.
- ▶ DB-Verkehrsleistung ging hier durch nachlassende Nachfrage im ländlichen Busliniennahverkehr und Bereinigungen des eigenen Angebotsportfolios zurück.
- ▶ Marktanteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) blieb unverändert bei 6,4%.

Luftverkehr

- ▶ Verkehrsleistung wuchs deutlich.
- ▶ Ursache der positiven Entwicklung waren ein durch Ryanair und Transavia verschärfter Angebotswettbewerb auf den Hauptstrecken Köln–Berlin und München–Berlin sowie im Vergleich zum Vorjahr geringere Streikaktivitäten.
- ▶ Nachfrage wurde durch steigende verfügbare Realeinkommen gestützt, allerdings wirkten Sicherheitsbedenken aufgrund vermehrter terroristischer Ereignisse negativ auf das Buchungsverhalten.
- ▶ Marktanteil blieb unverändert bei 0,9%.

Europäischer Personenverkehrsmarkt legte zu

Die Rahmenbedingungen für den Personenverkehr verbesserten sich 2016 europaweit. Gestiegene Erwerbstätigenzahlen, höhere verfügbare Realeinkommen und gesunkene Kraftstoffpreise induzierten in vielen europäischen Staaten eine stärkere Nachfrage. Milde Witterungsverhältnisse und ein schaltjahresbedingt zusätzlicher Verkehrstag wirkten zudem unterstützend.

Darüber hinaus wurde in mehreren Ländern der Wettbewerb intensiviert und Wachstum geschaffen:

- ▶ Frankreich verzeichnete nach Liberalisierung des nationalen Buslinienfernverkehrs eine boomende Nachfrage und einen intensiven Preiswettbewerb, angeführt durch den deutschen Fernbusanbieter FlixBus und Isilines, die Fernbusmarke der französischen Transdev, sowie OuiBus, die Fernbusmarke der französischen Staatsbahn SNCF.
- ▶ Norwegen avisierte erstmals Ausschreibungen im SPV und gliederte für zukünftigen Wettbewerb Unternehmensbereiche der norwegischen Staatsbahn NSB aus.
- ▶ Die italienische Staatsbahn FS kündigte den Börsengang ihrer zukünftig europaweit agierenden Hochgeschwindigkeitssparte für 2017 an.
- ▶ Die niederländische Staatsbahn NS verkündete den Verzicht auf Teilnahme an lokalen inländischen Ausschreibungen im öffentlichen Personenverkehr zugunsten einer stärkeren Partnerschaft mit örtlichen Aufgabenträgern.

Schienenpersonenverkehr

Der europäische SPV steigerte seine Leistung in den ersten drei Quartalen 2016 um rund 1,5%. Die größten Zuwächse verbuchten unter anderem:

- ▶ Tschechien, durch Wettbewerb der tschechischen Staatsbahn CD mit privaten Anbietern RegioJet und Leo Express (+7,4%).
- ▶ Polen, aufgrund der Einführung von Hochgeschwindigkeitsverkehren durch die polnische Staatsbahn PKP Intercity (+11,1%).
- ▶ Spanien, dank des Ausbaus von Hochgeschwindigkeitsverbindungen und Auslastungsverbesserungen mittels Vertriebs umfangreicher Billigticketkontingente durch spanische Staatsbahn RENFE (+5,1%).

Merkliche Einbußen hinzunehmen hatten dagegen:

- ▶ Dänemark, wegen Konkurrenz durch Fernbusverkehre für dänische Staatsbahn DSB sowie Nachfragerückgängen durch Identitätskontrollen und Fahrzeitverlängerungen im grenzüberschreitenden Bahnverkehr (-7,2%).
- ▶ Frankreich, durch Nachfragerückgänge für französische Staatsbahn SNCF aufgrund von Attentaten, Terrorgefahr und Streiks sowie Wettbewerb im Niedrigpreissegment mit Ridesharing-Plattformen, Fernbusanbietern und Billigairlines (-4,5%).

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der europäische Buslinienfernverkehr verzeichnete 2016 einen deutlichen Nachfragezuwachs, wozu insbesondere die hohe Dynamik im zuletzt liberalisierten französischen Markt beitrug. Gleichzeitig veränderte sich die Anbieter- beziehungsweise Markenlandschaft:

- ▶ FlixBus übernahm im Juli 2016 das kontinentaleuropäische Geschäft des britischen Wettbewerbers megabus.com sowie im August 2016 den deutschen Konkurrenten Postbus.
- ▶ Hellö startete im Juli 2016 als eigene Fernbusmarke der österreichischen Staatsbahn ÖBB mit internationalen Verbindungen.
- ▶ Starshipper übernahm 5% an Ouibus, der Fernbusmarke der französischen Staatsbahn SNCF, und stellte eigenen Marktauftritt ein.

> Güterverkehr und Logistik Straße mit stärkstem Wachstum im deutschen Güterverkehrsmarkt

Güterverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2016	2015	2016	2015
Schienengüterverkehr	~-0,5	+3,6	17,6	18,0
DB-Konzern	~-3,4	-5,1	10,4	11,0
Konzernexterne Bahnen	~+4,0	+20,6	7,2	7,0
Straßengüterverkehr	~+2,8	~+1,6	71,5	70,8
Binnenschiff	~-3,7	-6,4	8,1	8,5
Rohrfernleitungen	+5,9	1,0	2,8	2,7
Gesamtmarkt	~+1,7	~+1,2	100	100

Die Daten für die Jahre 2015 und 2016 entsprechen den per 17. Februar 2017 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen (inklusive der rückwirkend ab 2011 angepassten Daten zum Straßengüterverkehr). Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet.

Das Wachstum des deutschen Güterverkehrsmarkts entsprach 2016 etwa dem Durchschnitt der Jahre nach der Wirtschaftskrise 2008/2009. Nach einem schwachen Jahresbeginn stabilisierte sich die Entwicklung im weiteren Jahresverlauf bei einem Leistungsanstieg von etwa 1,5% bis 2%. Gestützt wurde das Wachstum durch insgesamt positive Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld, wobei aber einzelne Branchen deutlich hinter dem Vorjahresniveau zurückblieben. Diese unterschiedlichen Entwicklungen schlugen sich auch in den Ergebnissen der Verkehrsträger nieder. Während sich die Nachfrage im straßenaffinen Konsumgüterbereich und aus dem Baugewerbe dynamisch zeigte und der Lkw-Verkehr zusätzlich von einer infolge der erneut deutlich gesunkenen Dieselpreise gestiegenen Wettbewerbsfähigkeit profitierte, wirkte sich die schwache Entwicklung der Vorleistungsgüterindustrie dämpfend auf Schiene und Binnenschiff aus.

Schiene

- ▶ 2016 konnte das Leistungsniveau des Vorjahres nicht erreicht werden.
- ▶ Positive Entwicklung vor allem im Kombinierten Verkehr reichte nicht aus, die teils deutlichen Rückgänge in Bereichen wie beispielsweise Land-/Forstwirtschaft, Erze, Eisen/Stahl, Chemie, Mineralerzeugnisse und Fahrzeuge zu kompensieren.
- ▶ Marktanteil der Schiene konnte nicht gehalten werden und ging zurück.
- ▶ Rückgang der DB-Verkehrsleistung vor allem infolge einer schwachen Entwicklung in bedeutenden Branchen wie Kohle, Stahl und Chemie, bei denen DB Cargo einen hohen Marktanteil hat, sowie aufgrund von inter- und

intramodalen Verkehrsverlagerungen. Im Kombinierten Verkehr lag das Leistungsvolumen annähernd auf dem Vorjahresniveau.

- ▶ DB-Marktanteil fiel intramodal weiter auf etwa 59% und intermodal auf 10,4%.
- ▶ Konzernexterne Bahnen entwickelten sich erneut überdurchschnittlich und konnten ihre Verkehrsleistung steigern, unter anderem wegen eines geringeren Anteils von Montanverkehren und Verkehrsverlagerungen.
- ▶ Konzernexterne Bahnen verzeichneten die stärksten Zuwächse im Bereich Kombiniertes Verkehr.

Straße

- ▶ Verkehrsleistung entwickelte sich überdurchschnittlich. Gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr trugen hierzu weiterhin vor allem im Ausland zugelassene Fahrzeuge bei, insbesondere aus dem mittel- und osteuropäischen Raum.
- ▶ Neben kräftigen Impulsen aus der bedeutenden Baubranche wurde das Wachstum durch die gute Konsumstimmung gestützt. So profitiert die Straße von einer Nachfragesteigerung bei Kaufmanns- und Industriegütern sowie kleiner werdenden Sendungsgrößen bei steigenden Qualitätsanforderungen hinsichtlich Laufzeit und Pünktlichkeit.
- ▶ Lkw-Verkehr legte auch durch Verkehrsverlagerungen von anderen Verkehrsträgern infolge der durch niedrige Dieselpreise gestiegenen Wettbewerbsfähigkeit zu.
- ▶ Marktposition konnte im dritten Jahr in Folge weiter ausgebaut werden.

Binnenschiff

- ▶ Gebremst durch überwiegend schwache Impulse im Massengutbereich sowie weitere Einschränkungen durch Niedrigwasserstände vor allem zum Jahresende 2016 wurde das Vorjahresniveau entgegen den Erwartungen zu Jahresbeginn erneut deutlich unterschritten.
- ▶ Leistungsentwicklung zeigte sich in nahezu allen Bereichen schwach. Eine deutliche Unterschreitung des Vorjahresniveaus war vor allem in den Gütergruppen Land-/Forstwirtschaft, Kohle und Kokerei-/Mineralölherzeugnisse zu verzeichnen.
- ▶ Der Marktanteil ging im dritten Jahr in Folge weiter zurück.

Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt unter Vorjahresniveau

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 28, Schweiz und Norwegen) ging 2016 zurück. Gründe hierfür waren unter anderem die abgeschwächten Impulse aus schienenaffinen Branchen wie Kohle und Stahl. Stützend wirkte die weiterhin positive Entwicklung des Kombinierten Verkehrs. Das Jahr 2016 war von einer volatilen Entwicklung geprägt. Nach einem schwachen ersten Quartal folgte im Jahresverlauf eine leichte Stabilisierung. Zum Ende des Jahres sank die Verkehrsleistung wieder.

In einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld zeigten sich regional deutliche Unterschiede. Nach bisherigen Erkenntnissen konnte von den Top-Bahnen in Europa kaum ein Unternehmen seine Verkehrsleistung steigern. Im europäischen Netzwerk von DB Cargo blieb die Verkehrsleistung ebenfalls unter dem Vorjahr (-3,8%), was vor allem auf eine schwache Entwicklung in den für DB Cargo wichtigsten Märkten Deutschland und Großbritannien zurückzuführen ist.

Im Einzelnen stellen sich die regionalen Entwicklungen im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

Großbritannien

- ▶ Deutlicher Verkehrsleistungsrückgang um rund 10%.
- ▶ Starker Rückgang vor allem in den Segmenten Kohle und Stahl. Die Kohleverkehre sind in den letzten zwei Jahren um rund 75% zurückgegangen. Zuwächse bei den Intermodalverkehren konnten diese negative Entwicklung nicht kompensieren.
- ▶ DB Cargo UK war vom Rückgang der Stahl- und Kohleverkehre besonders stark betroffen. Die führende Marktposition konnte dennoch gehalten werden.

Polen

- ▶ Verkehrsleistung ging 2016 gegenüber dem Vorjahr leicht zurück. Hauptgründe für die schwache Entwicklung waren die sinkende Kohlenachfrage infolge zunehmender Auswirkungen der Energiewende sowie rückläufige Baustofftransporte. Stützend wirkten die Intermodalverkehre.
- ▶ Marktführer PKP Cargo war von den Rückgängen der Kohle- und Baustoffverkehre besonders betroffen. Die Verkehrsleistung ging mit rund 8% deutlich zurück.
- ▶ DB Cargo Polska konnte seine Verkehrsleistung leicht steigern und den Marktanteil ausbauen.

Frankreich

- ▶ Verkehrsleistung in Frankreich ging 2016 deutlich um rund 5% zurück. Damit hat sich die positive Marktentwicklung der letzten zwei Jahre nicht fortgesetzt.
- ▶ Hauptgrund für diese Entwicklung waren intensive Streiks infolge der seitens der französischen Regierung geplanten Arbeitsmarktreform.
- ▶ Fret SNCF blieb mit seiner Leistung leicht unter dem Vorjahresniveau, konnte seine führende Marktstellung aber behaupten.
- ▶ Auch die Verkehrsleistung unserer Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail ging vor allem aufgrund von Streiks zurück. Die Marktposition konnte jedoch ebenfalls gehalten werden.

Europäischer Landverkehr wächst moderat

Der europäische Landverkehrsmarkt verzeichnete ein solides Wachstum der Nachfrage gegenüber dem Vorjahr. Aufgrund einer weiterhin hohen Wettbewerbsintensität und gegenüber dem Vorjahr deutlich niedrigerer Dieselpreise spiegelte sich das Mengenwachstum nur teilweise im Umsatzwachstum wider.

Trotz des starken Auftretens einiger Wettbewerber konnte DB Schenker seine Marktposition im europäischen Landverkehr behaupten und erzielte ein moderates Umsatzwachstum.

Luftfracht mit geringem Wachstum

Der internationale Luftfrachtmarkt stagnierte im ersten Halbjahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr und konnte erst mit einer starken zweiten Jahreshälfte ein geringes Wachstum für das gesamte Jahr erzielen (+2,0%). Hauptgrund für das ausbleibende Wachstum im ersten Halbjahr ist ein Sondereffekt (Streik der Seehafenarbeiter an der Westküste der USA) im Vorjahr.

Treiber der Volumen waren 2016 die Bereiche verderbliche Güter, industrielle Vorleistungsgüter, Chemikalien und Konsumgüter, wobei fast alle anderen Branchen stagnierende bis rückläufige Entwicklungen auswiesen.

Aufgrund des Sondereffekts aus dem Jahr 2015 zeigte insbesondere die Handelsroute Transpazifik einen starken Rückgang, wohingegen die Volumen zwischen Asien und Europa weiter anstiegen. Einen besonderen Anstieg gab es zudem auf der Handelsroute Naher/Mittlerer Osten nach Europa.

Die Transportkapazitäten sind 2016 durch weitere Auslieferungen von Flugzeugen sowie neu aufgesetzte Flugrouten angestiegen. Aus diesem Grund lagen die Frachtpreise unter dem bereits niedrigen Niveau des Vorjahres, jedoch mit einem positiven Trend ab September 2016.

DB Schenker verzeichnete in der Luftfracht ein Volumenzuwachs von 4,5% gegenüber dem Vorjahr.

Seefracht wächst leicht

Die Nachfrage in der globalen Seefracht stieg 2016 leicht um 1,3%, insbesondere getrieben durch die Marktbereiche Rohstoffe, industrielle Vorleistungsgüter, Halbfertigerzeugnisse und verderbliche Güter. Dabei verzeichnete die volumenstärkste Route Intra-Asien ein Wachstum von etwa 4%. Auch die Route Asien-Europa wuchs mit etwa 3%.

Die im Markt für Containerschiffe weiterhin bestehenden Überkapazitäten führten zu allgemein niedrigen Frachtraten. Die Insolvenz der Reederei Hanjin bewirkte eine Marktberäumung und erhöhte die Nachfrage bei den verbleibenden Reedern, besonders auf den Transpazifik- und Fernost-Europa-Handelsrouten. Hier erholten sich zuletzt auch die Frachtraten. Dieser Effekt ist jedoch möglicherweise nur vorübergehend, da ein Rückfluss von ehemaligen Hanjin-Kapazitäten auf den Schiffsmarkt möglich ist.

DB Schenker steigerte in der Seefracht sein Volumen gegenüber dem Vorjahr um 3,3%.

Kontraktlogistik anhaltend dynamisch

Auch 2016 entwickelte sich der globale Markt für Kontraktlogistik weiter positiv. Dominanter Treiber war wie zuvor vor allem der anhaltend starke Outsourcing-Trend in den Schlüsselindustrien (vor allem Electronics, Consumer, Healthcare und Industrials). Der wachsende E-Commerce erfordert deutlich höhere Lagerkapazitäten als der klassische Handel und beflügelte so auch den Markt für Lagerflächen, vor allem in den USA und China beziehungsweise der Region Asien/Pazifik. Regional verzeichneten die Region Asien/Pazifik, der Mittlere Osten sowie Afrika hohe Wachstumsraten. In China war das Wachstum zwar weiterhin hoch, jedoch auf leicht geringerem Niveau gegenüber dem Vorjahr.

DB Schenker erzielte in einem wettbewerbsintensiven Umfeld ein Umsatzwachstum von über 5%.

> Schieneninfrastruktur mit Nachfragezuwachs

Ausgewählte Kennzahlen Schieneninfrastruktur des DB-Konzerns in Deutschland	2016	2015	Veränderung	
			absolut	%
Infrastrukturkunden	421	412	+9	+2,2
Konzernintern	17	17	-	-
Konzernextern	404	395	+9	+2,3
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.067	1.054	+13	+1,2
DB-Konzern	745,6	764,4	-18,8	-2,5
Konzernexterne Bahnen	321,9	289,8	+32,1	+11,1
Anteil konzernexterner Bahnen in %	30,2	27,5	-	-
Stationshalte in Mio. Stopps	152,5	150,9	+1,6	+1,1
DB-Konzern	117,1	119,4	-2,3	-1,9
Konzernexterne Bahnen	35,4	31,5	+3,9	+12,4

Die Zahl der Infrastrukturkunden ist im Berichtsjahr weiter angestiegen. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Die Trassennachfrage entwickelte sich 2016 infolge einer höheren Nachfrage im Personenverkehr positiv. Dabei haben entsprechend dem langjährigen Trend die DB-konzernexternen Kunden Marktanteile gewinnen können, während die Nachfrage der konzerninternen Kunden zurückgegangen ist. Die Wachstumsrate wurde durch Sondereffekte wie die Streiks 2015 und den zusätzlichen Verkehrstag durch das Schaltjahr erhöht.

Das Wachstum im SPNV ist auch auf die Neuvergabe von Verkehrsverträgen unter anderem in den Netzen Mitteldeutsches S-Bahn-Netz und Dieselnetz Südwest zurückzuführen. Bedingt durch Ausschreibungsgewinne ist der Anteil von konzernexternen Bahnen weiter gestiegen.

Die Betriebsleistung im SPNV stieg aufgrund der Inbetriebnahme der VDE 8 zwischen Erfurt und Berlin.

Im Güterverkehr ist ein leichter Nachfragerückgang zu verzeichnen. Im Gegensatz zum Vorjahr wurde der Nachfragerückgang der konzerninternen Kunden nicht von den konzernexternen Kunden überkompensiert.

Im Berichtsjahr stieg in Summe die Zahl der Stationshalte im SPNV. Dies ist unter anderem auf einen zusätzlichen Verkehrstag (Schaltjahr) und Taktverdichtungen in einigen Aufgabenträgergebieten zurückzuführen. Durch Ausschreibungsgewinne im Regionalverkehr ist der Anteil von konzernexternen Bahnen weiter gestiegen.

Die für das Geschäftsfeld DB Personenbahnhöfe relevanten realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) sind im Berichtsjahr um 2,8% gestiegen.

> Zahlreiche Entwicklungen im politischen Umfeld

Über regulierungs- und verkehrspolitische Themen sowie die Weiterentwicklung des ordnungspolitischen Rahmens im Eisenbahnsektor berichten wir detailliert in unserem Wettbewerbsbericht.

> Regulatorische und verkehrspolitische Themen in Deutschland

Überprüfung des Stationspreissystems

Im Februar 2016 hat die BNetzA eine vertiefte Überprüfung der Stationsentgelte eingeleitet. Untersucht werden soll insbesondere, ob die kostenorientiert gebildeten Entgelte ihrer Höhe nach angemessen sind. Gegenstand der Prüfung sind die Kostenbasis der Entgeltkalkulation für die Stationspreislise 2014 und die erzielte Rendite. Dabei werden unter anderem die Verrechnung von Gemeinkosten und die Abgrenzung regulierter und nicht regulierter Bereiche analysiert. Mit dem Abschluss des Verfahrens rechnen wir im Jahr 2017.

Überprüfung des Trassenpreissystems abgeschlossen

Im August 2015 hatte die BNetzA einen Bescheid zum Trassenpreissystem erlassen. Gegenstand der Überprüfung war die Höhe der Entgelte für das Jahr 2011. Die BNetzA kam im Ergebnis zu der Feststellung, dass die DB Netz AG die gesetzlichen Vorgaben eingehalten hat und die Höhe der Entgelte damit nicht zu beanstanden sei. Mit dem Bescheid verband die BNetzA auch Auflagen und Feststellungen. Die DB Netz AG legte gegen den Bescheid Widerspruch ein, um einige im Vorverfahren strittige Feststellungen der BNetzA zu klären. Nach zahlreichen Terminen konnte das Verfahren im August 2016 beendet werden. Die BNetzA hat die hinreichende Umsetzung der strittigen Punkte des Bescheids bestätigt, die DB Netz AG nahm im Gegenzug den Widerspruch zurück.

Weiterentwicklung des Trassenpreissystems

Im Hinblick auf Änderungen im Bereich der Entgeltregulierung hat die DB Netz AG in einem engen Austausch mit der BNetzA ein weiterentwickeltes Trassenpreissystem erarbeitet. Auch die Kunden wurden in den Prozess der Ausgestaltung aktiv mit eingebunden. Mit Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) im September 2016 wurden die Entgeltgrundsätze und die Entgeltliste nach dem neuen Preissystem der Regulierungsbehörde im Oktober 2016 zur Genehmigung vorgelegt. Sie sollen zum nächstmöglichen Zeitpunkt (Fahrplanwechsel Dezember 2017) eingeführt werden.

Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten

Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) aus dem Jahr 2011 können Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der bisherigen Rechtslage zivilgerichtlich am Maßstab des §315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn die BNetzA den Entgelten nicht widersprochen hat und diese regulierungsrechtlich wirksam sind.

In diesem Zusammenhang ist derzeit vor Zivilgerichten eine Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten zwischen der DB Netz AG beziehungsweise der DB Station & Service AG (DB S & S AG) auf der einen Seite und EVU beziehungsweise Aufgabenträgern oder Bundesländern auf der anderen Seite anhängig. Gegenstand der Verfahren ist die Überprüfung der Billigkeit der Nutzungsentgelte. Darüber hinaus werden teilweise auch kartellrechtliche Ansprüche geltend gemacht. Der überwiegende Teil dieser Rechtsstreitigkeiten betrifft Entgelte, die von der DB Netz AG als Regionalfaktoren oder von der DB S & S AG nach dem Stationspreissystem 2005 erhoben wurden.

Im September 2015 hat das Landgericht (LG) Berlin ein laufendes Zivilverfahren ausgesetzt und den Europäischen Gerichtshof (EuGH) um eine Vorabentscheidung über die Anwendbarkeit der zivilrechtlichen Billigkeitskontrolle ersucht. Zusätzlich wurde Verfassungsbeschwerden der DB Netz AG und der DB S & S AG stattgegeben, mit denen diese sich 2012 gegen die Nichtzulassung von Revisionen gegen Urteile verschiedener Oberlandesgerichte (OLG) durch den BGH wendeten. Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) sah in diesen Beschlüssen die Rechte der beiden Gesellschaften auf rechtliches Gehör verletzt und verwies die Sache an den BGH zurück. Auch der BGH hat in einem Verfahren zur Überprüfung der Billigkeit der Stationsentgelte den EuGH um eine Vorabentscheidung ersucht. Nahezu sämtliche Verfahren vor den LG und OLG in dieser Sache wurden bis zu einer Entscheidung des EuGH ausgesetzt.

Die Entscheidungen des BVerfG und des BGH sowie die Vorlage an den EuGH sind ein wichtiger Schritt zur Klärung der Frage, ob die Zivilgerichte, wie bisher in den meisten Verfahren unterstellt, die Vorschrift des §315 BGB parallel zu den Regelungen des Eisenbahnrechts anwenden dürfen. Im Vorabentscheidungsverfahren vor dem EuGH fand im Juli 2016 eine mündliche Verhandlung statt. Am 24. November 2016 hat der Generalanwalt seine Schlussanträge verkündet. Mit einem Urteil des EuGH ist erfahrungsgemäß etwa ein halbes Jahr nach den Schlussanträgen des Generalanwalts, an die das Gericht nicht gebunden ist, zu rechnen.

Durch das im September 2016 in Kraft getretene ERegG wird zukünftig die Rechtssicherheit infolge der Einführung einer Genehmigung der Trassen- und Stationsentgelte durch die BNetzA deutlich erhöht. Eine parallele Überprüfung bestandskräftig genehmigter Entgelte durch die Zivilgerichte auf Basis von Klagen nach §315 BGB ist künftig gesetzlich ausgeschlossen.

Klage des Landes Sachsen-Anhalt

Das Land Sachsen-Anhalt hat im Berichtsjahr gegen die DB Netz AG, die DB Regio AG und die DB AG Klage auf Kartellschadenersatz wegen einer vermeintlich rechtswidrigen Trassenpreisgestaltung der DB Netz AG durch die Erhebung von Regionalfaktoren in den Jahren 2005 bis 2011 erhoben. Für die Jahre 2003 und 2004 wurde die Klage um Feststellung von entsprechenden Ansprüchen gegen die DB Regio AG erweitert. Der DB-Konzern setzt sich gegen die Klage zur Wehr. Die DB Regio AG hat ihrerseits das Land Sachsen-Anhalt auf Erstattung noch offener verkehrsvertraglicher Forderungen wegen gestiegener Infrastrukturnutzungskosten für die Jahre 2008 bis 2014 verklagt. Das Land hat gegen die Forderungen der DB Regio AG mit ihren angeblichen kartellrechtlichen Schadenersatzansprüchen für die Jahre 2003 und 2004 aufgerechnet. Urteile erwarten wir frühestens im Laufe des Jahres 2017.

Feldversuch mit Lang-Lkw in Regelbetrieb

Der Feldversuch des Bundes geht zum 1. Januar 2017 in einen Regelbetrieb über. Der DB-Konzern kann und will sich Innovationen auch im Straßengüterverkehr nicht verschließen. Uns ist aber wichtig, dass dabei in der konkreten Umsetzung zusätzliche Wettbewerbsnachteile für den Güterverkehr auf der Schiene so weit wie möglich vermieden werden. So hat sich DB Schenker am Feldversuch nur mit vier Fahrzeugen auf wenigen ausgewählten Strecken in Deutschland betei-

ligt. Auf diesen Strecken werden auch weiterhin zeitkritische Stückgutladungen befördert, die auch aus Sicht der Kunden ohnehin nicht für den Transport auf der Schiene infrage kommen. Eine Verlagerung von Verkehren von der Schiene auf die Straße ist hier also nicht zu befürchten.

Konkrete Planungen für den Ausbau der Lang-Lkw-Flotte gibt es derzeit nicht.

Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission fortgeführt

Ende Oktober 2014 reichte die Europäische Kommission Klage gegen den Bund wegen angeblicher Nichtbeachtung der EU-Vorschriften über die finanzielle Transparenz im Eisenbahnsektor vor dem EuGH ein. In dem bereits seit 2012 geführten Vertragsverletzungsverfahren hat die Bundesregierung die Vorwürfe der Europäischen Kommission in den verschiedenen Verfahrensstufen mehrfach vollumfänglich zurückgewiesen und ausführliche Informationen über die Finanzbeziehungen im DB-Konzern zur Verfügung gestellt. Ende Mai 2016 hat der Generalanwalt seine Schlussanträge gestellt. Ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs wird 2017 erwartet.

> Regulatorische und verkehrspolitische Themen in Europa

Ergebnis der Untersuchung der britischen Wettbewerbsbehörde zu Northern Rail

Die britische Wettbewerbsbehörde Competition and Markets Authority (CMA) hat umfangreich mögliche Wettbewerbskonflikte im Rahmen des Northern-Rail-Vertrags untersucht. Dabei wurden die außerhalb des Vertrags existierenden Angebote von DB Arriva in Nordengland betrachtet. Die CMA hat dabei 1.235 Verkehrsströme (»Passenger Flows«) betrachtet. In 99,8% der Fälle gab es keine Wettbewerbskonflikte. DB Arriva arbeitet daran, gemeinsam mit der CMA nach Lösungen zu suchen.

Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs in Dänemark

Das dänische Ministerium für Verkehr und Bau hat mit der Planungsphase der Liberalisierung des SPV in Dänemark begonnen. 2016 wurde das Verfahren für die Ausschreibung des Regionalverkehrs in Jütland und Fünen für 2017/2018 vom dänischen Ministerium für Verkehr und Bau aufgenommen.

Neue Vorschriften in Portugal über Konzessionen

Die vorläufigen Vorschriften über Konzessionen und Fahrgünstigungen für bestimmte Reisegruppen in Portugal werden voraussichtlich bis Dezember 2019 verlängert.

Arriva Spain Rail erhält Eisenbahnlizenz

Arriva Spain Rail hat eine Eisenbahnlizenz erhalten, die von der neuen spanischen Safety Rail Agency (ASEF) verliehen wird. Die Ausstellung des Sicherheitszertifikats steht noch aus. Die spanische Regierung kündigte zunächst eine schnelle Liberalisierung des Schienenverkehrs an, diese wurde dann allerdings gestoppt.

Verstaatlichung des polnischen Eisenbahnverkehrs

Die polnische Regierung hat beschlossen, den Eisenbahnverkehr erneut zu verstaatlichen. Der Fall wurde der Europäischen Kommission von der Vereinigung der European Passenger Transport Operators (EPTO) vorgelegt.

> Weiterentwicklung des verkehrs- und ordnungspolitischen Rechtsrahmens

Erhöhung der Regionalisierungsmittel

Für 2016 erhöhte der Bund die Regionalisierungsmittel, mit denen die Länder insbesondere den Schienenpersonenverkehr (SPNV) finanzieren, auf insgesamt 8,2 Mrd. €. Davon wurden 8 Mrd. € gemäß dem Kieler Schlüssel unter den Ländern aufgeteilt. Weitere 199 Mio. € erhielten die ostdeutschen Länder, 1 Mio. € erhielt das Saarland. In den Jahren 2017 bis 2031 werden die Regionalisierungsmittel jährlich um 1,8% erhöht. Die Länder und Aufgabenträger stehen nun in der Verantwortung, die zur Verfügung stehenden Mittel, wie vom Gesetzgeber vorgesehen, wirksam für den SPNV einzusetzen. Aus Sicht der Bahnen und Fahrgäste im SPNV müssen die verfügbaren Mittel zuerst für SPNV-Mehrbestellungen verwendet werden. Sind diese nicht mehr möglich, sollten die Mittel für Qualitätsverbesserungen im SPNV wie zum Beispiel WLAN in Zügen, Fahrzeugmodernisierungen und Ausweitungen bei Sicherheit und Service investiert werden.

Höhere EEG-Umlage

Nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) 2014 beträgt der von den Schienenbahnen im Rahmen der Besonderen Ausgleichsregelung zu entrichtende EEG-Satz für den Fahrstrom 20% der vollen EEG-Umlage. Für 2016 hat sich die EEG-Umlage um 0,18 ct/kWh auf 6,354 ct/kWh erhöht. Dies führte zu einem Anstieg des EEG-Satzes für den Fahrstrom auf 1,271 ct/kWh. Insgesamt führte das für den DB-Konzern 2016 zu einer zusätzlichen Belastung im einstelligen Millionenbereich.

Eisenbahnregulierungsgesetz in Kraft getreten

Das Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich, das die Richtlinie 2012/34/EU (Recast) in deutsches Recht umsetzt, wurde Anfang Juli von Bundestag und Bundesrat verabschiedet und ist Anfang September 2016 in Kraft getreten. Zentraler Bestandteil ist das ERegG. Daneben wurden unter anderem Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz vorgenommen.

Das Gesetz geht in Teilbereichen deutlich über die Recast-Vorgaben der EU hinaus und führt insgesamt zu einer erheblichen Verschärfung des Regulierungsrahmens. So werden unter anderem die Entgeltregulierungsvorschriften verschärft und die Kompetenzen der BNetzA deutlich ausgeweitet. Gleichzeitig stärkt die neu eingeführte Entgeltgenehmigung die Rechtssicherheit.

Bundesverkehrswegeplan 2030

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde am 3. August 2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Die entsprechende Ausbaugesetzgebung wurde nach Beratungen im Bundestag und finaler Zustimmung des Bundesrates am 16. Dezember 2016 erfolgreich abgeschlossen. Zentrale Maßnahmen, die der DB-Konzern im September 2013 mit dem Zielnetz 2030 zum neuen BVWP angemeldet hatte, sind aufgenommen.

Der BVWP 2030 enthält wichtige Projekte zur Weiterentwicklung des Schienennetzes. Hoch priorisiert sind beispielsweise der Ausbau der fünf Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim und München) sowie der für den Güterverkehr wichtige Ostkorridor. Ferner hat im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Bewertung eines durchgehenden Netzes für 740m lange Züge begon-

nen, das ein wesentlicher Beitrag zur Leistungssteigerung des Schienennetzes und zur Senkung der Produktionskosten im Schienengüterverkehr wäre.

Anschlussregelung zu Ausgleichszahlungen für höhengleiche Kreuzungen

Mit den Ausgleichszahlungen des Bundes für höhengleiche Kreuzungen werden 50% der Belastungen ausgeglichen, die bei Betrieb und Erhalt der vom Straßen- und Schienenverkehr genutzten Kreuzungen entstehen. Die Zahlungen erfolgen bis Ende 2017 rechtlich auf Basis der seit 1969 bestehenden europäischen Verordnung (EWG) Nummer 1192/69. Aufgrund einer Rechtsbereinigung der Europäischen Union im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets ist zur Fortführung der Zahlungen eine entsprechende Regelung erforderlich, die vom BMVI vorbereitet wird.

Neues Gesetz für Busverkehre in Großbritannien

Das neue Gesetz zur Regelung von Busverkehren in Großbritannien (Bus Services Bill) wurde verschoben. Die Regierung hat jedoch deutlich gemacht, dass sie erwartet, dass das Gesetz Anfang Mai 2017 in Kraft treten wird. Das Gesetz umfasst neue Möglichkeiten für lokale Behörden und Bürgermeister in Hinblick auf Busleistungen, dazu gehört unter anderem ein neuer Ansatz bezüglich Franchising. DB Arriva hat sich an dem Prozess beteiligt und sieht in effizienten Partnerschaften den zukunftssträchtesten Ansatz und nicht in strikten Franchisesystemen.

Energie- und Klimafonds soll Energieeffizienz im Schienenverkehr fördern

Der Entwurf der Förderrichtlinie zur Stärkung des elektrischen Schienenverkehrs der Bundesregierung sieht für den Zeitraum 2016 bis 2020 eine Förderung elektrisch erbrachter Verkehrsleistung vor.

Zur Beantragung der Förderung sind ausschließlich die EVU berechtigt. Die Zahlungen sollen aus dem Energie- und Klimafonds (EKF) erfolgen, soweit das betreffende EVU eine Verbesserung der Energieeffizienz elektrisch erbrachter Verkehrsleistung nachweisen kann. Die Zahlungen erfolgen nachschüssig, das heißt, die Verkehrsunternehmen weisen die im Vorjahr elektrisch erbrachte Verkehrsleistung in Deutschland und die erreichte Effizienzverbesserung im Frühjahr des Folgejahres nach. Insgesamt stehen für die Förderung bis zu 100 Mio.€ pro Jahr zur Verfügung.

Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen

Der am 21. Dezember 2016 vom Bundeskabinett beschlossene Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen sieht ein grundsätzliches Einsatzverbot lauter Güterwagen ab dem Netzfahrplan 2020/2021 vor. Darüber hinaus sieht der Gesetzentwurf bestimmte Ausnahmen und Befreiungen vor, beispielsweise den Einsatz von lauten Wagen nach einer Einzelfallprüfung durch den Infrastrukturbetreiber. Hierfür ist notwendig, dass durch die Vorgabe einer Geschwindigkeitsreduzierung die Schallemission des Zuges mit lauten Güterwagen nicht die Schallemission eines Zuges übersteigt, der vollständig mit umgerüsteten Wagen verkehrt.

Viertes Eisenbahnpaket in Kraft getreten

Die EU-Kommission hatte am 30. Januar 2013 ihre Gesetzesvorschläge zum vierten Eisenbahnpaket vorgelegt. Das Paket beinhaltet einen politischen Teil, der Vorschläge zur Öffnung des nationalen Schienenpersonenverkehrsmarktes und zur weiteren Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Verkehrsbetrieb enthält, sowie einen technischen Teil, bestehend aus Vorschlägen zur technischen Interoperabilität und Sicherheit des europäischen Bahnsystems.

Zum politischen Teil ist eine Einigung zwischen den Gesetzgebungsorganen der Europäischen Union im April 2016 erfolgt. Der ausgehandelte Kompromiss ist sachgerecht und trägt dazu bei, die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers weiter zu stärken, die Transparenz von Finanzbeziehungen weiter zu erhöhen und die Regulierung mit Augenmaß auszubauen. Das Unionsrecht bleibt damit weiterhin offen für unterschiedliche Bahnstrukturmodelle. Integrierte Bahnstrukturmodelle, in denen sich Effizienz-, Kosten- und Verbundvorteile erzielen lassen, sind auch zukünftig ausdrücklich möglich.

Das vierte Eisenbahnpaket ist zudem ein Schritt zur weiteren Öffnung der Märkte für den Schienenpersonenverkehr in Europa. Ab Dezember 2020 gibt es für den eigenwirtschaftlichen Verkehr ein grundsätzliches Zugangsrecht zur Infrastruktur. Der Zugang kann eingeschränkt werden, wenn das wirtschaftliche Gleichgewicht parallel verlaufender gemeinwirtschaftlicher Verkehre gefährdet ist. Bei der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre besteht für

Aufgabenträger weiterhin ein Wahlrecht zwischen direkter und wettbewerblicher Vergabe. Ab Dezember 2023 gelten für Direktvergaben erhöhte Anforderungen. Sie sind nur noch zulässig, wenn der Aufgabenträger sie wegen der Struktur des Marktes und des Schienennetzes für gerechtfertigt hält und die Direktvergabe mit einer Verbesserung der Qualität und/oder der Kosteneffizienz gegenüber dem vorherigen Verkehrsvertrag einhergeht. Bereits erfolgte Direktvergaben genießen Bestandsschutz bis zum Ablauf des jeweiligen Vertrags.

Der politische Teil des vierten Eisenbahnpakets ist nach Veröffentlichung im EU-Amtsblatt am 23. Dezember 2016 in Kraft getreten. Der technische Teil mit Regelungen zum Abbau von Marktzugangsbarrieren und zur Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene ist am 15. Juni 2016 in Kraft getreten.

Neuordnung der Beschäftigungsbedingungen in Frankreich

Mit dem Gesetz zur französischen Bahnreform wurde 2014 festgelegt, bis Ende Juni 2016 die Beschäftigungsbedingungen für den gesamten Schienenverkehrssektor einheitlich festzuschreiben. Das Modell ist dreistufig angelegt. Die Basis bildet ein am 9. Juni 2016 veröffentlichtes Sockeldekret der Regierung, das im Schwerpunkt Arbeitszeitregelungen enthält. Dieses wird ergänzt durch einen Branchentarifvertrag sowie Haustarifverträge. Die Festschreibung der Beschäftigungsbedingungen in der Nähe des SNCF-Niveaus stellt eine erhebliche Belastung insbesondere der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs dar.

Kunde und Qualität

▶ **Kundenzufriedenheit im Personenverkehr leicht rückläufig / S.32**

▶ **Beurteilung Preis-Leistungs-Verhältnis entwickelt sich positiv / S.33**

▶ **Pünktlichkeit über Vorjahresniveau / S.33**

▶ **Imagewert mit leicht rückläufigem Trend / S.34**

▶ **Diverse Maßnahmen verbessern Kundenzufriedenheit und Qualität / S.34**

> Kundenzufriedenheit im Personenverkehr leicht rückläufig

Kundenzufriedenheit in ZI	2016	2015	2014
Reisende	76,0	76,4	76,1
Güterverkehr und Logistik ¹⁾	-	67,5	-

¹⁾ Erhebung alle zwei Jahre.

Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit hat für uns eine große Bedeutung. Die Erhebung erfolgt jeweils durch unabhängige Marktforschungsinstitute. Die Kundenzufriedenheit im Bereich Güterverkehr und Logistik wird alle zwei Jahre gemessen.

Im Berichtsjahr hat sich die Kundenzufriedenheit insbesondere bei DB Fernverkehr spürbar verbessert. Insgesamt ist im Berichtsjahr die Kundenzufriedenheit der Reisenden allerdings trotz gestiegener Pünktlichkeitswerte leicht zurückgegangen. Dies resultierte aus der Entwicklung bei DB Regio und DB Arriva.

> Entwicklung in den Geschäftsfeldern

Kundenzufriedenheit in ZI	2016	2015	2014
DB Fernverkehr	77	75	75
DB Regio (Schiene)	69	71	69
DB Regio (Bus)	75	74	75
DB Cargo ¹⁾	-	64	-
DB Netze Fahrweg	69	68	71
DB Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher)	69	69	69
DB Netze Energie	80	78	78
DB Arriva (Bus und Schiene Großbritannien)	81	83	82
DB Schenker ¹⁾	-	71	-

¹⁾ Erhebung alle zwei Jahre.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Fernverkehr werden jährlich 13.800 Kunden in sechs Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt. Im Berichtsjahr konnte das hohe Niveau aus dem Vorjahr verbessert werden.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Regio werden jährlich 19.000 Kunden in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit befragt. Die Gesamtzufriedenheit mit DB Regio Schiene entwickelte sich im Berichtsjahr nach dem positiven Trend der letzten Jahre aufgrund kritischerer Bewertungen bei den S-Bahn-Systemen rückläufig.

Die Kundenzufriedenheit bei der Sparte Bus wird jährlich bei 1.500 Kunden in zwei Wellen erfragt. Die Verbesserung in der Kundenzufriedenheit ergibt sich aus Schulungsmaßnahmen des Fahrpersonals, die den Umgang mit dem Fahrgast, das Erscheinungsbild des Busfahrers und die Freundlichkeit bis hin zur Auskunft- und Hilfsbereitschaft betreffen.

Die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Cargo findet im Zweijahresrhythmus statt und wird 2017 wieder gemessen.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Netze Fahrweg werden jährlich rund 240 Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit allen angebotenen Leistungsbereichen befragt. Die Gesamtzufriedenheit hat sich wieder leicht verbessert.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Netze Personenbahnhöfe werden jährlich rund 29.000 Fahrgäste in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit den Bahnhöfen sowie jährlich rund 60 Mieter und rund 90 Aufgabenträger zu ihrer Zufriedenheit befragt. Die Zufriedenheitswerte entwickelten sich differenziert. Der Rückgang der Kundenzufriedenheit bei EVU und Aufgabenträgern ist vor allem auf die geringere Zufriedenheit von Aufgabenträgern in den Bereichen Ausstattung und Zustand von Bahnhöfen, Informationen zum Fahrplan und Eisenbahnbetrieb zurückzuführen.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Netze Energie werden jährlich rund 230 Kunden befragt. Die Zufriedenheit verbesserte sich auf hohem Niveau. Die Qualität der Beratung und die Informationen über das Leistungsangebot im Bereich Energielieferung wurden besser wahrgenommen als im Vorjahr.

Der Kundenzufriedenheitsindex von DB Arriva basiert auf den jährlich stattfindenden Befragungen bei UK Bus und UK Trains. Die Kundenzufriedenheit dient als ein wichtiger Erfolgsfaktor. Im Berichtsjahr ist die Kundenzufriedenheit gesunken. Hintergrund ist die Übernahme des Betriebs von Northern Rail, der im Vergleich zu den anderen von DB Arriva betriebenen Schienenangeboten eine unterdurchschnittliche Kundenzufriedenheit aufweist.

Die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Schenker findet im Zweijahresrhythmus statt und wird das nächste Mal 2017 erfolgen.

> Beurteilung Preis-Leistungs-Verhältnis entwickelt sich positiv

Zur Optimierung der Wahrnehmung des Preis-Leistungs-Verhältnisses (PLV) der Angebote des DB-Konzerns werden konkrete Maßnahmen zur Steigerung der Qualität und zur Erweiterung des Leistungsumfangs sowie bestimmte Preismaßnahmen und Maßnahmen zur Veränderung der Kundenwahrnehmung durchgeführt.

Die Einschätzungen der Kunden zum PLV werden über Befragungen zur Kundenzufriedenheit in vielen Geschäftsfeldern erhoben. Die Abfrage erfolgt auf einer Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden). Nur DB Cargo verwendet eine Skala von 1 bis 7. Auf Basis der Daten wird ein Zufriedenheitsindex (ZI) berechnet, der einheitlich im DB-Konzern verwendet wird. Die Noten werden auf eine Skala von 0 bis 100 umgerechnet.

 Beurteilung Preis-Leistungs-Verhältnis in ZI	2016	2015	2014
DB Fernverkehr	67	65	62
DB Regio Bus	65	63	64
DB Cargo ¹⁾	-	56	-
DB Netze Energie (B2B) Bahnstrom	67	64	60
DB Fahrzeuginstandhaltung (B2B) extern	61	60	63
DB Fuhrpark Carsharing (B2C)	70	74	71
DB Fuhrpark Call a Bike (B2C)	84	78	70

¹⁾ Erhebung alle zwei Jahre.

Die Zufriedenheit der Kunden des DB-Konzerns mit dem angebotenen PLV hat sich im Berichtsjahr überwiegend positiv entwickelt, insbesondere bei DB Fernverkehr konnten wir uns wesentlich verbessern.

> Pünktlichkeit über Vorjahresniveau

 Pünktlichkeit in %	2016	2015	2014
Schiene DB-Konzern in Deutschland	94,3	93,6	94,3
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	94,4	93,7	94,5
DB Fernverkehr	78,9	74,4	76,5
DB Regio (Schiene)	94,8	94,2	94,9
DB Cargo	75,6	73,9	68,0
DB Regio (Bus)	90,6	90,5	-
DB Arriva (Schiene) ¹⁾	91,0	90,6	90,4

¹⁾ Methodenänderung ab 2016 mit rückwirkender Anpassung.

Für die Messung der Pünktlichkeit erfasst der DB-Konzern kontinuierlich für jede Zugfahrt die Ist-Zeit im Vergleich zur Soll-Zeit. Die Ankunft der planmäßigen oder bis zu einer definierten Zeit verspäteten Züge fasst der DB-Konzern im Pünktlichkeitsgrad zusammen.

Die Pünktlichkeit bei DB Fernverkehr konnte im Berichtsjahr deutlich gesteigert werden. Dies war der größte Anstieg seit 2011. Insgesamt sind der Durchschnittswert der Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland und die Pünktlichkeit der Personenverkehrszüge in Deutschland deutlich gestiegen. Die Steigerungen sind Folge der durchgängig höheren Pünktlichkeitswerte bei DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo.

Die deutliche Verbesserung ist auf die im Programm **ZUKUNFT BAHN**  entwickelten und umgesetzten Maßnahmen zurückzuführen. Diese umfassen unter anderem die Erhöhung der Abfahrtsplanmäßigkeit der Fernverkehrszüge an unseren verkehrsstärksten Startbahnhöfen durch die Knotenkoordinatoren im Projekt PlanStart und die signifikante Reduzierung der Antriebs- und Bremsstörungen in der ICE-Flotte. Außerdem konnten durch ein verbessertes Baustellenmanagement die Auswirkungen des gesteigerten Bauvolumens auf die Pünktlichkeit erfolgreich abgefedert werden.

> Imagewert mit leicht rückläufigem Trend

Imagewert DB-Konzern	2016	2015	2014
Corporate Reputation Index (CRI) ¹⁾	49	52	53

¹⁾ Methodenänderung ab 2016.

Neben Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit ist das Image ein wichtiger Indikator für uns. Das Image des DB-Konzerns wird anhand des Corporate Reputation Index (CRI) gemessen, der durch ein unabhängiges Marktforschungsinstitut ermittelt wird. Die Messung wird ab dem Berichtsjahr mit einer leicht veränderten Methodik durchgeführt. Der CRI-Wert setzte seinen leicht rückläufigen Trend fort. Auch auf vergleichbarer Basis (gemessen nach der alten Methodik) liegt der Corporate-Social-Responsibility-(CSR-)Wert mit 51 unter dem Vorjahreswert.

> Diverse Maßnahmen verbessern Kundenzufriedenheit und Qualität

Im Berichtsjahr wurden im DB-Konzern zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit und Qualität umgesetzt oder angestoßen und nutzen dabei insbesondere die Chancen der Digitalisierung. Viele Maßnahmen sind innerhalb von **ZUKUNFT BAHN**  gebündelt.

> Digitalisierung und Innovation

- ▶ Amazon Echo ermöglicht per Sprachsteuerung die Abfrage von Reiseauskünften.
- ▶ Der DB Navigator wurde im Berichtsjahr mehrfach weiterentwickelt:
 - > Seit März können grenzüberschreitende Verbindungen in Echtzeit abgerufen werden.
 - > Seit April sind die Produkte Flinkster und Call a Bike integriert.
 - > Seit Juni Verfügbarkeit auch für Smartwatches mit Android-Betriebssystem. Zudem wurde ein Fahrkartenshop integriert.
 - > Seit August Unterstützung der Ticket-App Apple Wallet, die zentrale Verwaltung von digitalen Tickets beim Betriebssystem iOS. Gebuchte Handy-Tickets lassen sich direkt in Apple Wallet speichern.

- ▶ Im Europäischen Kundenservice von DB Cargo wurde das neue Kundenportal myRailportal aufgesetzt. Damit wird die Auftragsabwicklung vereinfacht und die Produktentwicklung gemeinsam mit Kunden gefördert. Über einen Link gelangen Kunden außerdem auf die E-Services Multimodal-Schienezugang und Güterwagenkatalog, die primär der Transportplanung dienen.
- ▶ Test des Einsatzes intelligenter Technik in Güterwagen. Sensoren in 500 Güterwagen erfassen dazu alle 15 Minuten unter anderem Temperatur, Position, Luftfeuchtigkeit oder exakte Verwiegung und übertragen die Daten alle sechs Stunden.
- ▶ Gewinner der DB Ideenschmiede, der digitale Reiseführer »Was sehe ich durch das Zugfenster«, ist über das ICE Portal aufrufbar.
- ▶ bahn.de mit überarbeitetem Design sowie Schnelleinstieg und Echtzeitinformationen zu den Verbindungen.
- ▶ Reisebuddy übernimmt neben Beratung und Buchung von Reiseleistungen auch die Reservierung und/oder den Kauf von Eintrittskarten.
- ▶ Chiltern Railways bietet in Zusammenarbeit mit WiFi SPARK, Icomera und 4G-Netz von EEs im Zug und am Bahnhof kostenloses WLAN.
- ▶ DB Arriva testet das sogenannte Hands-free Ticketing mit rund 60 Reisenden zwischen fünf Stationen des Chiltern-Railways-Netzes. Eine neue App verfolgt die Bewegungen der Reisenden und berechnet dann den jeweils günstigsten Preis für die Reise.

> Kunden-/Transportinformation

- ▶ Das IC-Bus-Streckennetz wurde um die Linien München-Memmingen-Como-Mailand, Düsseldorf-Maastricht-Lüttich, Leipzig-Prag und die Linie Düsseldorf-Antwerpen nach Gent und Lille erweitert. Darüber hinaus stehen den Kunden durch den Abschluss des Projekts TomTom Echtzeitinformationen zu Verspätungen zur Verfügung.
- ▶ Neue App DB Bahnhof live vorgestellt, die Auskünfte zu deutschlandweit 5.400 Personenbahnhöfen, Informationen über die Verfügbarkeit von Aufzügen und einen interaktiven Wagenreihungsplan bereitstellt.
- ▶ Bundesweit wurden mehr als 2.000 Anzeigen an rund 150 Bahnhöfen auf die neue, mehrzeilige Multizuganzeige umgestellt. Diese ermöglicht die Information über die nächsten drei Abfahrten am Bahnsteig inklusive etwaiger Abweichungen und Gleisänderungen.

- ▶ Die webbasierte Anwendung Trassenfinder unterstützt Kunden bei der Trassenplanung. Sie erstellt eine Ansicht, welche Laufwege für die zuvor ausgewählte Zugkonfiguration infrage kommen, und weist die voraussichtliche Transportzeit aus.
- ▶ railway.tools bietet eine schnelle und einfache Übersicht der Verlademöglichkeiten und verbessert die Transparenz über die Zugangsmöglichkeiten zum kombinierten Schienengüterverkehr. Über railway.tools können Güterverkehrskunden alle schienenangebundenen öffentlichen Containerterminals mit den dazugehörigen Direkt- und Umsteigeverbindungen sowie deren Operateure in 33 Ländern abrufen.
- ▶ Mit der Software SessionCam verbessert DB Arriva UK Bus seinen Online-Ticketverkaufsprozess. Dafür wurden mehr Informationen und detaillierte Karten zur Verfügung gestellt, die es für Kunden vereinfachen, die richtige Fahrkarte auszuwählen. Der Einrichtungsprozess für neue Kundenkonten wurde ebenfalls vereinfacht. Zusätzlich ist PayPal als neue Zahlungsmethode eingeführt worden.

> Kundenzufriedenheit

- ▶ Seit 2016 werden Kundenbeschwerden direkt in den DB Reisezentren bearbeitet und mit einzelfallbezogenen Kulanzleistungen schneller und besser gelöst.
- ▶ Ausbau des ganzjährigen Kinderbetreuungsangebots an den Wochenenden im ICE.
- ▶ 2016 haben wir unsere gesamte ICE-Flotte mit einem deutlich leistungsfähigeren WLAN-System ausgerüstet.
- ▶ Im Rahmen von Sparpreis-Aktionen wurden im Fernverkehr wieder Fahrten zum Preis von 19€ angeboten.
- ▶ Angebot »Sieger BahnCard« anlässlich der Fußball-Europameisterschaft 2016: Wer beim Kauf einer BahnCard den künftigen Fußball-Europameister richtig getippt hat, konnte im August 2016 kostenlos in ICE, IC und EC durch ganz Deutschland fahren.
- ▶ Sommer-Ticket ermöglichte Reisenden bis zum Alter von 26 Jahren, ab dem 1. Juli 2016 erstmals für 96€ Tickets für vier einfache, frei wählbare Fahrten innerhalb Deutschlands zu erwerben.
- ▶ Reisende mit einer BahnCard 100 für die 1. Klasse erhalten künftig ein Kontingent von 100 kostenlosen Reservierungen pro Jahr.

- ▶ Zusätzliche Reinigungs- sowie Verschönerungsmaßnahmen im Rahmen von RESET an Bahnhöfen durchgeführt.
- ▶ Umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen an unterirdischen Personenverkehrsanlagen in Frankfurt am Main.

> Produktqualität

- ▶ Im ICE-Portal stehen den Reisenden neue Angebote zur Verfügung:
 - > mehr kostenfreie Informationen und neue redaktionelle Beiträge rund ums Reisen,
 - > eine »Kinderwelt« mit Comics, Kurzfilmen und Spielen,
 - > regelmäßig wechselnde kostenfreie Hörbücher.
- ▶ Seit Oktober 2016 können im Regionalverkehr Sitzplatzreservierungen vorgenommen werden. Der Service ist zunächst für Abonnementkunden auf ausgewählten Strecken verfügbar und wird 2017 sukzessive allen Kunden und auf weiteren Strecken angeboten.
- ▶ Bahnhöfe mit starkem Reisendenaufkommen erhielten neu gestaltete Wartebereiche im Empfangsgebäude (mit Kinderspielecken, Zuginfomonitoren sowie gastronomischem Angebot), zusätzlich wurden auf hoch frequentierten Bahnsteigen wettergeschützte Wartebereiche errichtet.
- ▶ Seit Mai sind bei DB Cargo sogenannte QualitätsSicherungsTeams (QST) im Einsatz. Diese werden eingesetzt, wenn aufgrund einer besonderen betrieblichen Situation eine außergewöhnliche Beeinträchtigung der Transportabwicklung und -qualität in der Zugförderung beziehungsweise der Zugbildung oder Kundenbedienung einzutreten droht.
- ▶ Die neue Bahnstrom Box (Energiezählung, Datenübertragung sowie Ortsbestimmung mit GPS) wurde nach erfolgreichem Abschluss der Testphase bei DB Cargo auf der Branchenmesse InnoTrans im September der Öffentlichkeit vorgestellt.

> Pünktlichkeit

- ▶ Die Steigerung der Pünktlichkeit ist auf die in **ZUKUNFT** **BAHN** Zukunft **BAHN** → entwickelten Maßnahmen zurückzuführen.

Dazu gehören:

- > PlanStart,
- > Reduzierung der Antriebs- und Bremsstörungen in unserer ICE-Flotte,
- > verbessertes Baumanagement sowie
- > Programm ReSET.
- ▶ Bundesweit sind 58 mobile Instandhaltungsteams für eine schnellere Verfügbarkeit des Rollmaterials von DB Cargo im Einsatz. Sie erledigen kleine Reparaturen direkt am Gleis oder beim Kunden.
- ▶ Digitale Weichendiagnose verbessert die Verfügbarkeit von Weichen.
- ▶ Präventive Instandhaltung mithilfe von Fiber-optic Sensing.

> Vernetzte Mobilität

- ▶ Mit dem Kombi-Angebot Flinkster Connect verknüpfen wir die Angebote des Fernverkehrs mit Carsharing. Die Plattform ermöglicht die integrierte Buchung von Flinkster-Elektrofahrzeugen beim Kauf eines Zugtickets mit dem Reiseziel Berlin.
- ▶ Durch Kooperation und Beteiligung am Start-up Clever Shuttle verbessern wir die Zubringer- und Anschlussmobilität zum Regional- und Fernverkehr. Ein transparenter Preis macht das Carsharing-Angebot einfach und planbar. In dem neuen Angebot werden umweltfreundliche Elektro- und Hybridfahrzeuge eingesetzt.
- ▶ Seit Jahresbeginn sind in der Mitfahrer-App flinc bundesweit die Fahrpläne des DB-Konzerns und des ÖPNV integriert.
- ▶ Mit der DB Mitfahrer-App von DB Regio findet man Mitfahrer für gemeinsame Fahrten mit Länder-Tickets. Seit Mai 2016 sind auch das Baden-Württemberg-, das Rheinland-Pfalz-, das Saarland- und das Bayern-Ticket in die App integriert.

> Sicherheit

- ▶ Um der steigenden Zahl von Angriffen gegen unsere Mitarbeiter in Zügen und Bahnhöfen entgegenzuwirken, setzen wir auf fünf Punkte, deren Realisierung wir im Berichtsjahr begonnen haben und sukzessive weiter umsetzen:

- > sicherheitsrelevante Schulung der Mitarbeiter,
- > Anschaffung einer verbesserten Ausrüstung,
- > technische Unterstützung,
- > Präsenzstreifen von jeweils drei Mitarbeitern in Begleitung von Schutzhunden,
- > Rekrutierung von zusätzlich 500 Sicherheitskräften.
- ▶ Im Berichtsjahr haben wir den Ausbau der Videoüberwachung an Bahnhöfen weiter fortgesetzt:
 - > Realisierung der Aufzeichnungsfunktion für bereits vorhandene Videotechnik an 100 Berliner Bahnhöfen. Seit Mai 2016 werden die Aufnahmen von rund 800 Videokameras aufgezeichnet und wenn nötig der Bundespolizei zur Verfügung gestellt.
 - > An den Hauptbahnhöfen in Bremen, Köln und Nürnberg wurden neue Anlagen für Videoüberwachung und -aufzeichnung in Betrieb genommen. Die Aufnahmen werden in den Bahnhofsbetriebszentralen beobachtet und an die Bundespolizei übertragen.
- ▶ Insgesamt 60 speziell geschulte Beamte der Bundespolizei und DB-Sicherheitskräfte waren während der Fußball-Europameisterschaft 2016 gemeinsam zur Vermeidung von Konflikten und Straftaten unterwegs.
- ▶ Wir prüfen gemeinsam mit den Sicherheitsbehörden neue Technologien für die Sicherheit unserer Kunden und Mitarbeiter. Im Bahnhof Berlin Südkreuz wurde mit den Vorbereitungen für Tests von Softwarelösungen zur Unterstützung der Sicherheitsbereiche und -behörden begonnen.
- ▶ Der DB-Konzern startete gemeinsam mit der Bundespolizei eine Informationskampagne zur Sensibilisierung von Bahnkunden, um so Taschen- und Gepäckdiebstähle zu reduzieren.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

▶ Ertragslage / S.37

▶ Finanzlage / S.38

▶ Vermögenslage / S.40

> Ertragslage

> Änderungen im Vorjahresvergleich

Die Umsetzung des Bilanzrichtlinien-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) zum 1. Januar 2016 führt zu Einschränkungen in der Vergleichbarkeit einiger Posten der Gewinn- und Verlustrechnung. Erlöse, die zuvor als sonstige betriebliche Erträge klassifiziert wurden, werden ab dem Geschäftsjahr 2016 teilweise den Umsatzerlösen zugeordnet. Zudem kam es auch zu Auswirkungen auf die Posten Materialaufwand und sonstige betriebliche Aufwendungen. Die Vergleichbarkeit der entsprechenden Posten der Gewinn- und Verlustrechnung mit den jeweiligen Vorjahreswerten ist daher eingeschränkt.

Mit Wirkung vom 26. August 2016 wurde die DB ML AG rückwirkend zum 1. Januar 2016 auf die DB AG verschmolzen. Damit wirkte sich auch die zuvor wirksam gewordene Verschmelzung der DB Dienstleistungen GmbH auf die DB ML AG auf den Jahresabschluss der DB AG aus. Zur Vergleichbarkeit der Positionen wurden konsolidierte Vorjahreswerte ermittelt und entsprechend dargestellt (2015 vergleichbar). Bei den Erläuterungen zu den einzelnen Positionen beziehen sich die Vorjahreszahlen auf diese vergleichbaren Werte.

> Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr erfolgte im Rahmen der Umsetzung des BilRUG eine Ausweisänderung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu den Umsatzerlösen. Der Effekt hieraus betrug 997 Mio. €, der sich aus Umsätzen für Vermietung und Verpachtung (273 Mio. €) sowie Leistungen für Dritte und Materialkäufe (724 Mio. €) zusammensetzte. Damit weist die DB AG erstmals auch Umsatzerlöse aus.

> Ergebnisentwicklung

Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	2016	2015 vergleichbar	Veränderung		2015
			absolut	%	
Umsatzerlöse	997	-	+997	-	0
Andere aktivierte Eigenleistungen	1	0	+1	-	0
Sonstige betriebliche Erträge	1.511	1.934	-423	-21,9	1.362
Materialaufwand	-349	-133	-216	+162	-100
Personalaufwand	-647	-642	-5	+0,8	-320
Abschreibungen	-20	-18	-2	+11,1	-10
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.846	-3.103	+257	-8,3	-1.036
Beteiligungsergebnis	293	592	-299	-50,5	129
Zinsergebnis	-339	-633	+294	-46,4	-326
Ergebnis vor Steuern	-1.399	-2.003	+604	-30,2	-301
Steuern vom Einkommen und Ertrag	6	-1	+7	-	1
Jahresfehlbetrag	-1.393	-2.004	+611	-30,5	-300

Aufgrund des erstmaligen Ausweises von bislang in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesenen Umsatzerlösen (BilRUG-Effekt) sind die sonstigen betrieblichen Erträge im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Dies betrifft unter anderem Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung sowie Leistungen für Dritte und Materialverkäufe. Der im Vergleich zum Umsatzanstieg unterproportionale Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge resultierte vor allem aus höheren Erträgen aus dem Verkauf von Finanzanlagen infolge der Umhängung von Tochtergesellschaften im Rahmen des Konzernumbaus. Diese Effekte trugen maßgeblich zur Ergebnisverbesserung bei.

Der Materialaufwand stieg im Berichtsjahr vor allem infolge BilRUG-bedingt höherer Aufwendungen aus Vermietung und Verpachtung.

Der Personalaufwand lag leicht oberhalb des Werts aus dem Vorjahr. Grund dafür war ein Anstieg der sozialen Abgaben und Aufwendungen für die Altersvorsorge.

Die Abschreibungen lagen unverändert auf niedrigem Niveau und sind im Berichtsjahr leicht gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen zurück. Dies resultierte aus BilRUG-bedingt niedrigeren Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten sowie rückläufigen Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung,

sonstigen bezogenen Serviceleistungen und übrigen Aufwendungen. Gegenläufig wirkten höhere Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen, die unter anderem durch den Verschmelzungseffekt der DB ML AG beeinflusst wurden.

Der deutliche Rückgang des Beteiligungsergebnisses resultierte insbesondere aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf Beteiligungsbuchwerte (+239 Mio.€). Belastend wirkten darüber hinaus die operative Entwicklung unter anderem der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, der DB Engineering & Consulting GmbH sowie der DB Regio AG. Gegenläufig positiv wirkte unter anderem das verbesserte Ergebnis der DB Netz AG.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB-Konzern und reicht die in der Regel von der DB Finance über Anleiheemissionen aufgenommenen und an die DB AG per Darlehen weitergereichten Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen an die DB-Konzerngesellschaften weiter. Das Zinsergebnis ist im Berichtsjahr infolge von niedrigeren Zinsaufwendungen vor allem im Zusammenhang mit der Aufzinsung von Rückstellungen sowie höheren Zinserträgen deutlich gestiegen.

Die Steuerposition verbesserte sich vor allem infolge höherer periodenfremder Erträge.

Insgesamt ergaben sich daraus eine deutliche Verbesserung des Ergebnisses nach Steuern und ein deutlich niedrigerer Jahresfehlbetrag.

> Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Die Entwicklung im Berichtsjahr deckt sich im Ergebnis auf vergleichbarer Basis zum größten Teil mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2015 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2016, wonach eine spürbare Ergebnisverbesserung erwartet wurde.

Auf vergleichbarer Basis ging das Beteiligungsergebnis allerdings entgegen unserer Prognose aufgrund von Einmalwirkungen zurück. Höhere Erträge aus dem Verkauf von Finanzanlagen infolge der Umhängung von Tochtergesellschaften im Rahmen des Konzernumbaus konnten diesen Effekt mehr als kompensieren.

> Finanzlage

Per 31.12., in Mrd. €	Volumen 2016	davon in Anspruch genommen	Volumen 2015	davon in Anspruch genommen
Debt-Issuance-Programm	25,0	19,6	20,0	19,0
Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm	2,0	-	2,0	-
Garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten	2,0	-	1,9	-

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahmen konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande.

Die Finanzmittel werden den Gesellschaften durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und/oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen weitergereicht. Mit diesem Konzept sichern wir einen konzernübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Für den langfristigen Bereich steht dem DB-Konzern ein Debt-Issuance-Programm zur Verfügung. Das Programm war zum 31. Dezember 2016 mit 19,6 Mrd. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2015: 19,0 Mrd. €). Die absolute Inanspruchnahme des Debt-Issuance-Programms hat sich dementsprechend per 31. Dezember 2016 leicht um 0,6 Mrd. € erhöht. Infolge der Aufstockung des Debt-Issuance-Programms ist der Auslastungsgrad per 31. Dezember 2016 auf rund 78% zurückgegangen (per 31. Dezember 2015: rund 95%).

Im kurzfristigen Bereich steht unverändert ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung, das zum 31. Dezember 2016 nicht in Anspruch genommen war (per 31. Dezember 2015: keine Inanspruchnahme). Zudem verfügten wir per 31. Dezember 2016 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von 1,0 bis 2,0 Jahren in Höhe von 2,0 Mrd. € (per 31. Dezember 2015: 1,9 Mrd. €).

Darüber hinaus konnten wir auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 2,2 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2015: 2,2 Mrd. €). Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Außerdem verfügten wir über eine weitere garantierte ungenutzte Kreditfazilität in Höhe von 0,1 Mrd. € (per 31. Dezember 2015: 0,1 Mrd. €).

> Rating-Einstufungen

Rating-Einstufungen DBAG	Ersterteilung	Letzte Bestätigung	Aktuelle Einstufungen		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
S & P Global Ratings	16.05.2000	18.01.2017	A-1+	AA-	stabil
Moody's	16.05.2000	13.04.2016	P-1	Aa1	stabil

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S & P Global Ratings (S & P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. Kredit-Ratings stellen ein unabhängiges und aktuelles Urteil über die Kreditwürdigkeit eines Unternehmens dar. Aufgrund der Eigentümerstruktur der DB AG berücksichtigen die Ansätze der Rating-Agenturen neben der quantitativen und qualitativen Analyse des Unternehmens auch eine Bewertung der Beziehung zu unserem Eigentümer, dem Bund, und der potenziellen Unterstützungsmöglichkeiten des Bundes für die DB AG. Damit sind die Rating-Einstufungen des Bundes auch für die Rating-Einstufungen der DB AG von Bedeutung.

An den Einschätzungen der DB AG durch die Rating-Agenturen S & P und Moody's hat es im Berichtsjahr Veränderungen gegeben. Die Rating-Agentur S & P hat unter anderem aufgrund der anhaltend schwachen Ergebnisentwicklung die Langfrist-Rating-Einstufung der DB AG von »AA« auf »AA-« angepasst und gleichzeitig den Rating-Ausblick von »negativ« auf »stabil« angehoben. Die Kurzfrist-Rating-Einschätzungen blieben unverändert. Moody's hat die Rating-Einstufungen und den Ausblick bestätigt.

Weitere Informationen zum Thema Rating und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG sind auf unserer Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

> Kapitalflussrechnung

Kurzfassung Kapitalflussrechnung in Mio. €	2016	2015	Veränderung	
			absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	-600	-269	-331	-123
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	977	-949	+1.926	-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-528	1.347	-1.875	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	-151	129	-280	-
Übertrag Finanzmittelfonds aufgrund der Verschmelzung DB ML AG	6	-	+6	-
Flüssige Mittel per 31.12.	3.067	3.212	-145	-4,5

Für die Kapitalflussrechnung wurden keine vergleichbaren Werte ermittelt. Die einzelnen Vorjahrespositionen enthalten keine Verschmelzungseffekte.

Der Mittelabfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr. Dies wurde maßgeblich getrieben durch die negative Entwicklung des Ergebnisses vor Zinsen, Abschreibungen und Beteiligungserträgen (-1.234 Mio. €), einschließlich der Gewinne und Verluste aus dem Abgang von Finanzanlagen (+915 Mio. €).

Die positive Entwicklung des Mittelflusses aus Investitionstätigkeit wurde durch einen deutlich niedrigeren Anstieg der Inanspruchnahme der kurzfristigen Konzernfinanzierung durch Tochtergesellschaften im Rahmen des Cashpoolings (-2.569 Mio. €) sowie höhere Nettozuflüsse aus Gewinnabführungen und Verlustübernahmen (+66 Mio. €) verursacht. Gegenläufig wirkten höhere Nettoauszahlungen im Zusammenhang mit dem Erwerb und Verkauf von Finanzanlagen (-775 Mio. €).

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus Nettoauszahlungen für die Tilgung und Aufnahme von Anleihen und Finanzkrediten (-2.887 Mio. €) sowie einer im Vergleich zum Vorjahr höheren Dividendenzahlung an den Bund (-150 Mio. €). Gegenläufig wirkten gestiegene Einzahlungen aus der DB-Konzernfinanzierung (Cashpooling) (+1.357 Mio. €).

Insgesamt verfügte die DB AG per 31. Dezember 2016 über einen im Vergleich zum Vorjahresende etwas niedrigeren Bestand an flüssigen Mitteln.

> Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten per 31.12., in Mio. €	2016	2015 vergleichbar	Veränderung		2015
			absolut	%	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	260	232	+28	+12,1	232
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	24.807	23.714	+1.093	+4,6	17.193
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	207	206	+1	+0,5	202
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	32	38	-6	-15,8	15
Sonstige	144	143	+1	+07	133
Insgesamt	25.450	24.333	+1.117	+4,6	17.775

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen auf vergleichbarer Basis vor allem infolge einer höheren Inanspruchnahme der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung (Cashpooling) deutlich an. Außerdem stiegen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten an.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind annähernd unverändert.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind gesunken.

Insgesamt stiegen die Verbindlichkeiten deutlich an.

> Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen mit 55 Mio. € oberhalb des Vorjahresniveaus. Hier wirkten vor allem als Finanzierungsleasing bewertete Verlängerungen von Mietverträgen, die als Investitionen ausgewiesen werden.

> Abweichungen von der prognostizierten Finanzlage

Die Entwicklung im Berichtsjahr deckt sich mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2015 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2016.

> Vermögenslage

> Bilanz

Bilanz per 31.12. in Mio. €	2016	2015 vergleichbar	Veränderung		2015
			absolut	%	
Bilanzsumme	43.253	42.634	+ 619	+1,5	36.376
AKTIVSEITE					
Anlagevermögen	33.917	33.364	+ 553	+1,7	26.365
Umlaufvermögen	9.334	9.267	+ 67	+ 0,7	10.010
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	2	3	- 1	- 33,3	1
PASSIVSEITE					
Eigenkapital	12.855	13.394	- 539	- 4,0	15.098
Sonderposten mit Rücklagenanteil	1	3	- 2	- 66,7	0
Rückstellungen	4.906	4.863	+ 43	+ 0,9	3.462
Verbindlichkeiten	25.450	24.333	+ 1.117	+ 4,6	17.775
davon zinspflichtig	24.048	23.257	+ 791	+ 3,4	16.931
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	41	41	-	-	41

Bilanzstruktur per 31.12., in %	2016	2015 vergleichbar	Veränderung		2015
			absolut	%	
AKTIVSEITE					
Anlagevermögen	78,4	78,3	-	-	72,5
Umlaufvermögen	21,6	21,7	-	-	27,5
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0	-	-	0,0
PASSIVSEITE					
Eigenkapital	29,7	31,4	-	-	41,5
Sonderposten mit Rücklagenanteil	0,0	0,0	-	-	0,0
Rückstellungen	11,3	11,4	-	-	9,5
Verbindlichkeiten	58,9	57,1	-	-	48,9
davon zinspflichtig	55,6	54,6	-	-	46,5
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1	-	-	0,1

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2016 leicht gestiegen.

Das Anlagevermögen lag infolge eines Anstiegs der Ausleihen an verbundene Unternehmen (+1.372 Mio. €) oberhalb des Vorjahresendwerts. Gegenläufig wirkten rückläufige Anteile an verbundenen Unternehmen (- 848 Mio. €).

Das Umlaufvermögen stieg ebenfalls leicht an. Ursächlich hierfür war insbesondere der Anstieg der Forderungen gegen verbundene Unternehmen (+148 Mio. €). Hier wirkten vor allem höhere Forderungen aus dem DB-konzerninternen Cashpooling (+141 Mio. €). Der Rückgang der liquiden Mittel wirkte gegenläufig (-123 Mio. €).

Strukturell ergab sich eine leichte Verschiebung in Richtung des Anlagevermögens. Das Anlagevermögen dominiert mit einem Anteil von rund 78% weiterhin die Aktivseite der Bilanz.

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen das Eigenkapital und die Verbindlichkeiten.

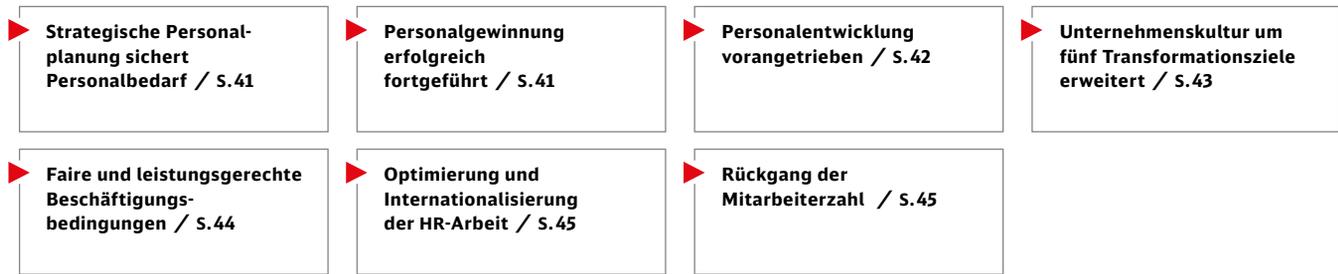
Das Eigenkapital war rückläufig. Dies resultierte aus dem Jahresfehlbetrag sowie der Dividendenausschüttung.

Die Rückstellungen erhöhten sich leicht. Dies resultierte aus einer Erhöhung der Steuerrückstellungen sowie der sonstigen Rückstellungen.

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich spürbar infolge höherer Verbindlichkeiten aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung (Cashpooling) sowie gegenüber der DB Finance.

Strukturell ergab sich dadurch eine leichte Verschiebung in Richtung des Fremdkapitals. Die Eigenkapitalquote ging zurück.

Soziales



Neben den Top-Zielen sind die sechs HR-2020-Programme Kern der Personalstrategie. Unter dem Aspekt der Digitalisierung hat der DB-Konzern mit der Initiative Arbeitswelten 4.0 erste Schritte in die Zukunft getan.

Nach der Gründung des Expertennetzwerks Arbeitswelten 4.0 im Vorjahr wurden auf Basis von möglichen Zukunftsszenarien Entwicklungspfade für den DB-Konzern identifiziert. Um die ersten Schritte auf den Entwicklungspfaden zu gehen, wurden Prototypen wie »Hierarchiefreie Teams«, »Mitbestimmung^{Plus}« und der »Gastgeber der Zukunft« entwickelt, die im Berichtsjahr zur Umsetzung gebracht wurden. Parallel hat das Netzwerk konkrete Maßnahmen zu den Themen Kundenfokus, zukünftige Kompetenzen, Eigenverantwortung und veränderungsfähige und innovative Organisation erarbeitet.

> **Strategische Personalplanung sichert Personalbedarf**

Seit einigen Jahren stellt die demografische Entwicklung in Verbindung mit einer heterogenen Auftragsituation den DB-Konzern vor differenzierte interne wie externe personalpolitische Herausforderungen. Hierauf reagiert das Personalmanagement des DB-Konzerns aktiv, um die Personalbedarfsdeckung sicherzustellen.

Im Rahmen des strategischen HR-2020-Programms Strategische Personalplanung SPP hat sich der DB-Konzern zum Ziel gesetzt, über zukunftsgerichtete Planungsinstrumente und Berichte kurz-, mittel- und langfristige Handlungsbedarfe in allen Geschäftsfeldern und Tätigkeitsgruppen sichtbar zu machen. Gegensteuerungsmaßnahmen werden in Zusammenarbeit mit den zentralen und dezentralen Personalbereichen entwickelt. Eine wichtige zentrale Funktion ist der Konzernarbeitsmarkt, über den der DB-Konzern effiziente Personaltransfers auf dem konzerninternen Arbeitsmarkt sicherstellt und beschäftigungsfördernde Maßnahmen steuert.

Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) hat der DB-Konzern ein etabliertes strategisches Instrument zur Bewältigung der beschriebenen personalpolitischen Herausforderungen, das ihm einen einheitlichen und systematisierten Blick in die Zehnjahreszukunft hinsichtlich Personalunterdeckungen und -überdeckungen verschafft. Dabei können wir die Auswirkungen von mittel- und langfristigen Trends, wie zum Beispiel demografische Entwicklungen und sich daraus ergebende Risiken, analysieren und verschiedene Handlungsoptionen betrachten. So machen wir die Auswirkungen von strategischen Entscheidungen deutlich und bewerten die Wirkung langfristiger Maßnahmen.

Mit dem neu entwickelten »SPP-Schnellboot« verstärkt der DB-Konzern mit einem schnellen Blick auf das gesamte Geschäftsfeld seinen strategischen Fokus und gewinnt in seiner SPP an Agilität. Zudem rückt der DB-Konzern zunehmend die perspektivische Berücksichtigung von sich verändernden Tätigkeiten vor dem Hintergrund der Digitalisierung in den Fokus.

Darüber hinaus prüft der DB-Konzern auch seine weiteren Instrumente einschließlich des Personalberichtswesens stetig auf Aktualität und Weiterentwicklungspotenzial und setzt dieses entsprechend um. Beispielsweise hat der DB-Konzern 2016 eine systemseitige Bestandsprognose eingeführt, um seinen bestehenden systemseitigen Abgleich von Personalbedarf und Personalbestand weiter auszubauen und somit noch reaktionsfähiger zu sein. Zurzeit arbeitet der DB-Konzern an einer Ergänzung des Berichtswesens um Analysen aus dem Themenfeld Predictive Analytics.

> **Personalgewinnung erfolgreich fortgeführt**

Der DB-Konzern will sein Profil als attraktiver Arbeitgeber schärfen und neue Mitarbeiter gewinnen. Dazu hat er 2012 seine Personalgewinnung inhaltlich und organisatorisch neu aufgestellt.

Im Berichtsjahr konnten der DB-Konzern seine Rankingposition von Platz 20 auf Platz 16 wieder verbessern.

Im Rahmen der Arbeitgeberkampagne des DB-Konzerns »Kein Job wie jeder andere.« wurden im Berichtsjahr zwei reichweitenstarke Employer-Branding-Kampagnen für Schüler und Facharbeiter durchgeführt. Diese Kernelemente unserer Employer-Branding-Aktivitäten wurden um sieben regionen- und zielgruppenspezifische Recruitingkampagnen ergänzt. So hat der DB-Konzern zum Beispiel gezielte Recruitingkampagnen für berufserfahrene Ingenieure und IT-Spezialisten durchgeführt, bei denen er spezifische und neue Personalmarketinginstrumente in seinen schon bestehenden Maßnahmenmix integriert hat. Unter anderem hat der DB-Konzern gezielte Social-Media-Kampagnen in enger Kooperation mit Xing durchgeführt und es so geschafft, seine Arbeitgebermarke authentisch in den Lebenswelten seiner Kernzielgruppen zu platzieren. Für Schüler hat der DB-Konzern erstmalig neue Online-Werbeformate etabliert, die seine schon bestehenden Aktivitäten um innovative Formate ergänzen. Im Zuge dieser Kampagne wurden unter dem Motto »Wir helfen Eltern zu helfen« auch zum ersten Mal Eltern direkt angesprochen. Die Ansprache erfolgte dabei in unterschiedlichen Sprachen. Besonders erfolgreich waren dabei neue Bewegtbildformate, die Berufe und Mitarbeiter des DB-Konzerns sehr anschaulich und authentisch über Online-Kanäle darstellen. Im Bereich Messe und Events hat der DB-Konzern neue Inhouse-Events zum Beispiel für Ingenieure etabliert, die unter dem Motto »Backstage DB« spannende Einblicke aus erster Hand in die vielfältigen Berufe geben und die Menschen zeigen, die hinter den Berufen stehen. Mit den im Vorjahr eingeführten Virtual-Reality-Brillen können Bewerber hautnah in verschiedene Berufsbilder eintauchen – die Brillen sind in der Zwischenzeit fester Bestandteil des Kandidatenerlebnisses und werden bundesweit eingesetzt. Im Mai 2016 wurde der DB-Konzern mit dem Employer Branding Award des europäischen Forschungsinstituts trendence in der Kategorie »Bester Social Media Impact« ausgezeichnet.

Mit seinen rund 300 Schulkooperationen, 20 nationalen und vier internationalen Hochschulkooperationen sowie Recruitingveranstaltungen wie zum Beispiel dem Backstage-DB-Event »Women&Experience Day« will der DB-Konzern potenzielle Nachwuchskräfte frühzeitig binden. Studenten können im DB-Konzern bereits während des Studiums im Praktikum, als Werkstudent oder im Rahmen einer Abschlussarbeit erste Arbeitserfahrungen sammeln und wichtige Berufskontakte knüpfen. Absolventen bietet der DB-Konzern die Möglichkeit eines Traineeprogramms oder eines direkten Berufseinstiegs an. Der DB-Konzern will die Auswahl von Bewerbern dauerhaft noch stärker an deren Potenzialen und Talenten ausrichten. In den Karrierenetzwerken des DB-Konzerns für Schüler, Studenten und Akademiker können

sich potenzielle Kandidaten für einen Einstieg im DB-Konzern untereinander und mit Mitarbeitern des DB-Konzerns vernetzen.

In einem internationalen Projekt wurde im Rahmen einer EU-weiten Ausschreibung eine neue Recruitingsoftware ausgewählt. Diese wird global im DB-Konzern eingeführt. Zum Anstoß und zur Weiterentwicklung internationaler Themen gibt es einen monatlichen Expertenkreis mit internationalen DB-Personalgewinnungsverantwortlichen. Darin werden beispielsweise globale Talent-Acquisition-Projekte wie der Aufbau einer globalen Karrierewebsite oder länderübergreifende Recruitingmaßnahmen entwickelt.

Die Personalbedarfsdeckungsquote blieb im Berichtsjahr unverändert.

Im Recruiting liegt der Schwerpunkt des DB-Konzerns auf einer weiteren Professionalisierung des Recruitingprozesses sowie der erfolgreichen Verbesserung der Kandidatenerfahrung (Candidate Experience) im Bewerbungsprozess.

> Personalentwicklung vorangetrieben

Mit einer strategischen Personalentwicklung begleitet der DB-Konzern Mitarbeiter und Führungskräfte bei der Gestaltung ihrer beruflichen Wege in das Unternehmen. Um den Nachfolgebefehl zu sichern und engagierte Mitarbeiter und Führungskräfte zu binden, nutzt der DB-Konzern die systematische Förderung von Leistungs- und Potenzialträgern als ein wichtiges Instrument. Grundlage hierfür ist der kontinuierliche Dialog. Mitarbeitern und Führungskräften werden durch beschriebene Entwicklungswege berufliche Perspektiven aufgezeigt. So ermöglicht der DB-Konzern ein konzernweites Talentmanagement und eine durchdachte Nachfolgeplanung. Das Webtool des DB-Konzerns sowie die Landkarte zur Personalentwicklung machen die Entwicklungswege für alle Mitarbeiter und Führungskräfte transparent und zugänglich. Der Weiterbildungskompass informiert darüber hinaus online über Möglichkeiten der berufsbegleitenden Weiterbildung.

> Nachwuchssicherung

Der DB-Konzern ist mit über 11.000 Auszubildenden, Dual-Studierenden und »Chance plus«-Teilnehmern einer der größten Ausbilder in Deutschland. Neben der Vermittlung fachlicher Kenntnisse und praktischer Fertigkeiten ist der Erwerb von Service-, Sozial- und Methodenkompetenzen zentraler Bestandteil der Ausbildung im DB-Konzern. Über 92% der Auszubildenden erhalten im Anschluss an ihre Ausbildung ein Übernahmeangebot.

2016 haben rund 3.300 Jugendliche eine Berufsausbildung und rund 300 Jugendliche ein duales Studium begonnen.

Bundesweit bietet der DB-Konzern an zehn Standorten rund 250 Plätze in seinem Berufsvorbereitungsprogramm Chance plus an, knapp 70 davon explizit für Flüchtlinge. Der Ansatz ist der gleiche: Unterstützt von betrieblichen Betreuern und Sozialpädagogen bereitet der DB-Konzern die jungen Menschen, die an den Arbeitsmarkt herangeführt werden müssen, fachlich und schulisch auf eine Ausbildung im DB-Konzern vor. Für Flüchtlinge hat der DB-Konzern das Programm um mindestens 300 Unterrichtseinheiten Deutsch ergänzt. Rund 75% der Teilnehmer des Jahrgangs 2015/2016, die das Programm erfolgreich absolviert haben, haben direkt im Anschluss eine Berufsausbildung oder eine Tätigkeit im DB-Konzern oder in einem anderen Unternehmen aufgenommen, darunter 11 von insgesamt 14 Teilnehmern mit Fluchthintergrund, die zum 1. September 2016 ihre Berufsausbildung im DB-Konzern gestartet haben.

Zur gezielten Vorbereitung von Flüchtlingen auf eine berufliche Qualifizierung im DB-Konzern wurde im Berichtsjahr die auf dem Sozialgesetzbuch basierende Kompetenzfeststellung »DB Check-up für Flüchtlinge« gestartet.

> Unternehmenskultur um fünf Transformationsziele erweitert

Im Rahmen von **ZUKUNFT BAHN ** wurden die vier Handlungsfelder der Unternehmenskultur zu den fünf Transformationszielen Kundenfokus, Zusammenarbeit, Führungsfähigkeiten, Verantwortung und Leistungsfähigkeit. Sie bilden die Leitplanken unserer angestrebten Unternehmenskultur.

Um die Ziele und das Vorgehen von **ZUKUNFT BAHN ** sowie die Transformationsziele wirksam im Konzern zu implementieren, wurde der Teilnehmerkreis des Konzerntreffs 2016 um alle leitenden und außertariflichen Führungskräfte erweitert. Mit über 3.200 Teilnehmern war dieser der bisher größte Konzerntreff des DB-Konzerns.

Im Herbst 2016 waren DB-Mitarbeiter aufgerufen, sich an der Mitarbeiterbefragung zu beteiligen – in 72 Ländern und 36 Sprachen. Über 194.000 Mitarbeiter haben mitgemacht – das sind 60,7% und damit mehr als bei der letzten Befragung 2014 (60,1%). Erneut hat der unabhängige externe Dienstleister GfK auch diese Befragung durchgeführt und die Fragebögen anonym ausgewertet.

Die konzernweite Mitarbeiterzufriedenheit erreicht den gleichen Wert wie 2014. Dabei bescheinigen 53% (2014: 48%) der Mitarbeiter ihren Teamkollegen ein starkes Engagement, was auf ein insgesamt verbessertes Arbeitsklima schließen lässt. Die Wahrnehmung der eigenen Motivation ist noch steigerungsfähig: 49% (2014: 48%) beschreiben sich selbst als motiviert. Auf weiterhin gutem Niveau ist die Zufrieden-

heit mit der Arbeit 67% (2014: 67%) und dem Arbeitgeber 63% (2014: 64%). 9% beziehungsweise 12% geben an, unzufrieden zu sein. Die übrigen emotionalen Faktoren wie Spaß, Loyalität oder Verbundenheit sind leicht zurückgegangen.

Auf Ebene der einzelnen Ressorts und Geschäftsfelder hat sich der Wert für die Mitarbeiterzufriedenheit unterschiedlich entwickelt.

Auf Basis der Ergebnisse lassen sich auf Konzernebene vier Handlungsfelder ableiten:

- ▶ **Kommunikation, Information, Einbindung:** Wie 2014 ist dieses Handlungsfeld für den Konzern insgesamt das mit der höchsten Priorität. Seit 2014 haben sich die alltäglichen Aspekte der Kommunikation mit der direkten Führungskraft leicht verbessert. Weiterhin auf niedrigem Niveau sind kulturelle Aspekte und die Bewertungen der »offenen und ehrlichen Kommunikation« sowie »Berücksichtigung von Mitarbeiterinteressen«.
- ▶ **Aufgaben und Tätigkeiten:** Die Gesamtbewertung dieses Themenfeldes liegt weiterhin auf sehr gutem Niveau. Schwach bewertet wurde allerdings der Einzelaspekt »gut organisierte Arbeitsabläufe«, der als wichtiger Treiber für die Motivation und die Zufriedenheit der Mitarbeiter besonders ins Gewicht fällt.
- ▶ **Direkte Führungskraft:** Nahezu alle Aspekte haben sich hier verbessert. Ausbaufähig bleiben die bessere Vermittlung der Sinnhaftigkeit der Arbeit und mehr Ermutigung dazu, bestehende Abläufe zu hinterfragen. Insgesamt muss weiter an den Führungskompetenzen gearbeitet werden.
- ▶ **Zusammenarbeit:** Dieses Themenfeld wird insgesamt positiv bewertet, obwohl sich die Ergebnisse in der Bewertung von Schnittstellen und übergreifender Zusammenarbeit verschlechtert haben.

Anfang Februar 2017 erhalten die Führungskräfte die Ergebnisberichte für ihren Verantwortungsbereich. Auf dieser Grundlage werden die Führungskräfte in über 10.000 moderierten Folgeworkshops mit ihren Mitarbeitern die Ergebnisse besprechen, die Veränderungen gegenüber 2014 bewerten und neue Maßnahmen ableiten.

> Diversity

Seit bereits vielen Jahren unterstützt der DB-Konzern die Vielfalt. Der Fokus des DB-Konzerns bei der Geschlechtervielfalt liegt dabei darauf, den Frauenanteil in Führungspositionen zu steigern, die Karrieren mit Kindern zu fördern sowie die Väter in ihrer Rolle zu stärken. Getreu dem Motto »Mit Frauen in Führung gehen« haben sich im Januar 2016 rund 220 Managerinnen des DB-Konzerns in Berlin getroffen, um über strategische Zukunftsthemen des DB-Konzerns

zu sprechen. Führungskräfte streben zunehmend eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben an. Eine Maßnahme kann dabei die Teilung eines Arbeitsplatzes sein. Der DB-Konzern hat daher einen Leitfaden entwickelt, der sich einerseits an leitende Angestellte richtet, die Jobsharing durchführen möchten, und andererseits an Führungskräfte, deren Mitarbeiter als leitende Angestellte sich eine Stelle teilen möchten. Darüber hinaus führt der DB-Konzern das zweijährige Mentoringprogramm »Karriere mit Kindern« DB-intern über DB Training durch. Für einen bewussteren Umgang mit Sprache hat der DB-Konzern den Leitfaden zur geschlechtergerechten Sprache im DB-Konzern entwickelt.

»Gemeinsam gegen Vorurteile – Vielfalt ist unsere Zukunft« war unser Leitgedanke für den 4. Deutschen Diversity-Tag. Neben einer Sensibilisierung der Mitarbeiter, Recruiter und Personalleiter sowie praxisorientierten Web-Konferenzen zu unbewussten Denkmustern und Stereotypen hat der DB-Konzern einen Kurzfilm entwickelt, der Handlungsempfehlungen gibt.

Im Berichtsjahr fand die erste Diversity-Filmnacht statt, eine Veranstaltung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von DB-Konzern und Coca-Cola. Gezeigt wurde ein aktueller Kinofilm mit Fokus auf einen Aspekt von Vielfalt. Die Diversity-Filmnächte sind ein regionales Angebot, das sich an die Beschäftigten des DB-Konzerns richtet und die respektvolle, partnerschaftliche Zusammenarbeit unserer Belegschaft unterstützt.

Der Frauenanteil weltweit konnte in den vergangenen Jahren stetig gesteigert werden.

Auch der Frauenanteil in Deutschland konnte im Berichtsjahr erhöht werden.

> Faire und leistungsgerechte Beschäftigungsbedingungen

Für den DB-Konzern gilt der Grundsatz einer einheitlichen Personalpolitik: Vergütung, berufliche Förderung und Sozial- und Nebenleistungen sind für alle Arbeitnehmer nach einheitlichen Grundsätzen – überwiegend durch Kollektivvereinbarungen mit Gewerkschaften und Betriebsräten – geregelt.

Um Mitarbeiter langfristig zu binden, will der DB-Konzern ihnen in jeder Lebens- und Berufsphase eine Perspektive geben und die individuellen Bedürfnisse mit den Anforderungen des Unternehmens zusammenbringen.

Die Beschäftigungsbedingungen für Arbeitnehmer müssen auch unter sich verändernden Rahmenbedingungen attraktiv und zugleich finanzierbar bleiben. Die Tarifabschlüsse leisten hierzu einen wesentlichen Beitrag.

> Tarifrunde 2016 mit EVG abgeschlossen

Die Verhandlungen zur Tarifrunde 2016/2017 wurden im Oktober 2016 sowohl mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) als auch mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) aufgenommen. Mit der EVG konnte am 12. Dezember 2016 die Tarifrunde abgeschlossen werden. Die GDL hat am 23. Dezember 2016 das Scheitern der Tarifverhandlungen erklärt und zugleich die Schlichtung angeufen, die am 11. Januar 2017 begonnen hat.

Neuer Tarifabschluss mit der EVG

Der Inhalt des Tarifabschlusses mit der EVG vom 12. Dezember 2016 gilt für Arbeitnehmer im Bereich Funktionsgruppenspezifische Tarifverträge 1 bis 6 der Unternehmen DB Services GmbH, DB Dialog GmbH, DB Fahrwegdienste GmbH, DB Kommunikationstechnik GmbH, DB Systel GmbH und DB Sicherheit GmbH. Die Laufzeit beträgt 24 Monate ab dem 1. Oktober 2016.

Folgende Inhalte wurden mit der EVG vereinbart:

- ▶ Einkommenssteigerung in zwei Stufen um insgesamt 5,1%. Im April 2017 werden die Löhne um 2,5% erhöht. Zum 1. Januar 2018 steht zusätzlich ein Volumen in Höhe von 2,6% für ein neuartiges Wahlmodell zur Arbeitszeit zur Verfügung. Arbeitnehmer können zum 1. Januar 2018 individuell entscheiden, ob sie eine Entgelterhöhung um 2,6%, eine Arbeitszeitreduzierung um eine Wochenstunde oder anstelle der Entgelterhöhung sechs zusätzliche Urlaubstage möchten.
- ▶ Einmalzahlung im Januar 2017 (unter anderem in Höhe von 550 € für Vollzeit Arbeitnehmer) für den Zeitraum von Oktober 2016 bis März 2017.
- ▶ Einführung einer neuen Entgeltstufe 7 für Arbeitnehmer, die mindestens 30 Tätigkeitsjahre in einer Entgeltgruppe mit Stufensystematik haben. Diese erhalten ab 2017 ein um 500 € erhöhtes Jahrestabellenentgelt und werden automatisch in die siebte Entgeltstufe überführt.

Demografietarifvertrag weiterentwickelt

Eine nachhaltige Personalpolitik steht im Mittelpunkt des mit der EVG ausgehandelten und 2013 in Kraft getretenen Demografietarifvertrags. Wesentlicher Inhalt ist die individuellere Gestaltung der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie beziehungsweise Privatleben zu erreichen. Vereinbart wurden unter anderem die Förderung für die Übertragung von Überzeit in das Langzeitkonto für den Abrechnungszeitraum 2016 sowie die Förderung von Entgelteinbringungen in das Langzeitkonto für das Kalenderjahr 2017 bei Arbeitnehmern, die keine Überzeit in das Langzeitkonto einbringen können.

Neugestaltung Tarifvertrag Arbeit 4.0

Der bereits seit 2015 bestehende Tarifvertrag (TV) Arbeit 4.0 wurde im Berichtsjahr neu gestaltet. Der neuartige TV zeigt auf, wie Arbeitgeber, Gewerkschaft und Betriebsräte die Auswirkungen von Digitalisierung und die damit einhergehende Veränderung von Berufs- und Beschäftigungsbedingungen frühzeitig und vorausschauend gemeinsam begleiten und gestalten können. Vereinbart wurde ein Anspruch auf Qualifizierungsmaßnahmen für DB-Mitarbeiter, wenn Berufsbilder und Tätigkeiten sich aufgrund von Digitalisierung verändern. Außerdem können DB-Mitarbeiter im Einvernehmen mit dem Arbeitgeber künftig ihren Arbeitsort selbst wählen, wenn ihre Tätigkeit mobiles Arbeiten zulässt. Erstmals sind für Rufbereitschaft und Rufbereitschaftseinsätze im DB-Konzern von den Tarifparteien einheitliche Grundsätze vereinbart worden.

Um die Auswirkungen digitaler Innovationen frühzeitig und besser beurteilen zu können, lassen sich die Tarifvertragsparteien durch verschiedene gemeinsame Modellprojekte teils wissenschaftlich begleiten.

Gesundheitsmanagement ausgebaut

Inhaltliche Schwerpunkte bilden die Themen Führung und psychische Gesundheit vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung der Arbeitswelt. Strukturell stehen die Einrichtung weiterer hauptamtlicher Gesundheitsexperten in den Geschäftsfeldern und deren systematische Qualifizierung, die Messbarkeit des Gesundheitsmanagements durch ein neues Gütesiegel sowie die stärkere Vernetzung und Kommunikation der Angebote mittels digitaler Lösungen im Fokus.

Der Gesundheitsstand ist im Vergleich zum Vorjahr stabil. Dies ist bemerkenswert, da sich der Gesundheitsstand der Bundesstatistik 2016 um 0,4 Prozentpunkte verschlechtert hat. Gleichwohl wurden die besseren Werte der früheren Jahre nicht erreicht, da es 2016 längere Phasen mit deutlich erhöhter Influenzaintensität gab.

> Optimierung und Internationalisierung der HR-Arbeit

Der DB-Konzern hat die Optimierung des HR-Bereichs weiter vorangetrieben. Teile des Projekts Zukunft der Personalarbeit wurden abgeschlossen. Dies sind wichtige Schritte auf dem Weg zum integrierten Betreuungsmodell. Das Projekt läuft noch bis Ende 2018. Analog hierzu startete bei DB Schenker das Programm TOM@HR für neue Strukturen, effizientere Prozesse und neue Kompetenzmodelle zur weiteren Professionalisierung mit Digitalisierungsunterstützung.

Zusätzlich wurde bei DB Schenker die Global Diversity and Corporate Volunteering Strategy neu aufgesetzt.

> Rückgang der Mitarbeiterzahl

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, rechnen wir die Zahl der Mitarbeiter in Vollzeitpersonen (VZP) um. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Mitarbeiter per 31.12., in VZP	2016	2015 ver- gleichbar	Veränderung		2015
			absolut	%	
Mitarbeiter	7.192	7.446	-254	-3,4	3.607
Auszubildende	126	146	-20	-13,7	56
DB AG	7.318	7.592	-274	-3,6	3.663

Mit Wirkung vom 26. August 2016 wurde die DBMLAG rückwirkend zum 1. Januar 2016 auf die DB AG verschmolzen. Damit wirkte sich auch die zuvor wirksam gewordene Verschmelzung der DB Dienstleistungen GmbH auf die DBMLAG auf den Jahresabschluss der DB AG aus. Zur Vergleichbarkeit der Positionen wurden konsolidierte Vorjahreswerte ermittelt und entsprechend dargestellt.

Zum Ende des Berichtsjahres ist die Zahl der Mitarbeiter gesunken. Im Jahresdurchschnitt waren über 7.318 Mitarbeiter bei der DB AG beschäftigt (im Vorjahr: 7.592 Mitarbeiter).

Ökologie

▶ Fortschritte im Klimaschutz / S.46

▶ Weitere Maßnahmen zur Lärmreduktion / S.48

▶ Recyclingquote weiter auf hohem Niveau / S.49

Auf dem Weg zum umfassenden **UMWELT-VORREITER**  fokussiert sich der DB-Konzern auf die Handlungsfelder Klimaschutz, Lärmreduzierung und Ressourceneffizienz.

> Fortschritte im Klimaschutz

Mit dem Klimaschutzabkommen in Paris wurde 2015 ein weiterer Meilenstein für die weltweite Reduzierung des Treibhausgasausstoßes gesetzt. Die Bundesregierung hat bereits deutlich vor dem Pariser Abkommen beschlossen, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2050 im Vergleich zu 1990 um 80 bis 95% zu vermindern. Mit der kontinuierlichen Minderung der Treibhausgasemissionen im Schienenverkehr in Deutschland leistet der DB-Konzern seinen Beitrag zu den Zielen der Bundesregierung. Ohne einen starken Schienenverkehr und eine Verlagerung von Verkehren auf die umweltfreundliche Schiene ist eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor nicht zu erreichen. Die Treibhausgasemissionen seiner weltweiten Transporte außerhalb Deutschlands will der DB-Konzern in einem ersten Schritt trotz steigender Verkehrsleistungen stabil halten, indem er gemeinsam mit seinen Transporteurern die Effizienz erhöht.

> Neues Klimaschutzziel bezieht weitere Treibhausgase ein

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern sein Klimaschutzziel weiterentwickelt und erhöht. Bis 2020 will er nun eine Reduktion der spezifischen CO₂e-Emissionen seiner Transporte weltweit um 30% im Vergleich zu 2006 erreichen. Das ursprüngliche Ziel einer Reduktion um 20% hat der DB-Konzern bereits im Vorjahr und damit sechs Jahre früher als geplant erreicht. Wesentliche Treiber für die Verbesserung sind unter anderem die kontinuierliche Erhöhung der Energieeffizienz bei seinen Transporten und der Ausbau des Einsatzes erneuerbarer Energien im Schienenverkehr in Deutschland.

Gleichzeitig gestaltet der DB-Konzern das Ziel auch aufgrund internationaler Anforderungen anspruchsvoller, indem er nicht mehr nur die CO₂-Emissionen, sondern auch weitere Emissionen berücksichtigt, die einen Treibhaus-effekt begünstigen. Daher bezieht der DB-Konzern zukünftig neben CO₂ auch die nach dem Greenhouse Gas

(GHG) Protocol zu berücksichtigenden, für den DB-Konzern relevanten klimawirksamen Gase Methan und Lachgas (Distickstoffmonoxid) in die Berechnung des Klimaschutzziels, seines ökologischen Fußabdrucks und der spezifischen Emissionen mit ein. Diese Gase werden CO₂-Äquivalente (CO₂e) genannte, da sie in CO₂ umgerechnet werden. Die Werte für die Zielerreichung im Klimaschutz berechnet der DB-Konzern auf Grundlage von Energieverbräuchen, den entsprechenden Emissionsfaktoren sowie der Leistungsdaten.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern die spezifischen CO₂e-Emissionen seiner weltweiten Transporte im Vergleich zu 2006 weiter reduziert und wird damit seinen Ansprüchen im Klimaschutz gerecht. Mit Bezug auf das Jahr 1990, die Basis seines ersten Klimaschutzprogramms, hat der DB-Konzern im Schienenverkehr in Deutschland eine Minderung um über 62% erreicht.

Die Reduktion im Berichtsjahr ist vor allem auf Effizienzverbesserungen beim Schiff- und Luftverkehr durch den Einsatz moderner Fahrzeuge zurückzuführen.

> Einbeziehung der CO₂-Äquivalente auch bei spezifischen Emissionen

Treibhausgase werden als CO₂e ausgewiesen, indem die Klimawirksamkeit der genannten Gase wie Methan in CO₂ umgerechnet wird. Sie entsprechen je nach Energieträger bis zu 10% der CO₂-Emissionen, sodass die Werte für die CO₂e insgesamt etwas höher liegen als für die reinen CO₂-Emissionen.

Bei all unseren Verkehrsmitteln sind die spezifischen CO₂-Emissionen im Berichtsjahr leicht gesunken, in der Seefracht erheblich. Ausnahme ist der europäische Straßengüterverkehr aufgrund einer Verschiebung hin zu kleineren Sendungs- und Fahrzeugeinheiten.

> Energieeffizienz erhöht

Ein geringerer Energieverbrauch hilft dem Klima durch einen reduzierten Treibhausgasausstoß und senkt die Kosten der Energiebeschaffung. Indem der DB-Konzern Primärenergie als Bezugsgröße ausweist, berücksichtigt er auch die notwendigen Prozesse zur Bereitstellung der Energie, wie zum Beispiel die Förderung, die Aufbereitung und die Transporte von Kraftstoffen oder bei der Stromerzeugung.

Im Berichtsjahr sind die spezifischen Primärenergieverbräuche im Schienenpersonennah-, Bus-, Luft- und Schiffsverkehr weiter gesunken. Ausnahmen bildet der Straßengüterverkehr aufgrund der oben genannten Veränderungen. Der Anstieg im Schienenpersonenfernverkehr ist eine Folge einer Nachkalibrierung der Energieverbrauchsmesseinrichtung beim ICE1. Eine Ausnahme bildet der Straßenverkehr.

> **Anteil erneuerbarer Energien bleibt hoch**

Das Ziel, den Anteil erneuerbarer Energien (EE) am Bahnstrommix in Deutschland bis 2020 auf 35% zu erhöhen, hat der DB-Konzern bereits vorzeitig erreicht. Ab dem Jahr 2017 bezieht sich das Ziel ausschließlich auf den Bahnstrommix der DB-Gesellschaften in Deutschland. Den neuen Zielwert hat der DB-Konzern auf 45% angehoben. Die Steigerung bis zum Jahr 2020 wird vornehmlich aus der gesetzlichen Zuteilung von Strommengen aus dem EEG resultieren.

Der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix ist im Vergleich zum Vorjahr auf hohem Niveau stabil geblieben. DB Fernverkehr trägt seit April 2013 durch seine grünen Angebote wesentlich zum hohen Ökostromanteil bei. Für die BahnCard- und Streckenzeitkartenkunden sowie Kunden des bahn.business-Programms kauft der DB-Konzern die Ökostrommengen ein, die für diese Fahrten benötigt werden. Fernverkehrskunden, die keines der CO₂-freien Angebote nutzen, können für 1 € Aufpreis pro Fahrt und Person das Angebot Umwelt-Plus erwerben und so ebenfalls CO₂-frei reisen. Zudem werden bereits seit Oktober 2009 alle Dienstreisen der DB-Mitarbeiter mit der Bahn innerhalb Deutschlands CO₂-frei durchgeführt, die Privatreisen von DB-Mitarbeitern im deutschlandweiten DB-Fernverkehr seit April 2013. Im Nahverkehr fährt die S-Bahn Hamburg seit 2010 mit 100% Ökostrom. Auch Kunden im Schienengüterverkehr haben mit DBeco plus die Möglichkeit, Transporte CO₂-frei mit 100% Ökostrom durchführen zu lassen.

> **Bremsenergieerückspeisung erhöht Energieeffizienz**

Moderne Schienenfahrzeuge können beim Bremsen einen Teil ihrer Bewegungsenergie in elektrische Energie umwandeln und so wieder in das Bahnstromnetz rückspeisen. Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern weitere neue Fahrzeuge mit dieser Technik in Betrieb genommen, sodass erneut mehr Strom »recycelt« werden konnte.

Im Berichtsjahr hat sich damit die Rückspeisequote auf 14% (im Vorjahr: 13%) erhöht.

> **Energiebedarf in Bahnhöfen, Werken und Gebäuden senken**

Die stationären Anlagen des DB-Konzerns wie die über 5.000 Bahnhöfe und weltweit mehr als 2.000 Standorte von DB Schenker benötigen rund 8% des Gesamtenergiebedarfs des DB-Konzerns. Auch hier will der DB-Konzern den Energieverbrauch und den CO₂-Ausstoß weiter reduzieren.

Im Bereich Personenbahnhöfe konnte der DB-Konzern bis Ende 2016 den absoluten Primärenergieverbrauch bereits um knapp 17% im Vergleich zu 2010 senken. Im Fokus der Energieeinsparmaßnahmen standen weiterhin die Umrüstungen von Beleuchtungsanlagen und Wegeleitsystemen auf LED und die Verbesserung der Anlagenfahrweise von Raumluft-, Kälte- und Heizkesselanlagen. Das Energiemanagementsystem der DB Station & Service AG wurde im Berichtsjahr gemäß der Norm DIN EN ISO 50001 zertifiziert. Im Rahmen der Zertifizierung wurden weitere Ziele formuliert.

Im Dezember 2016 hat der DB-Konzern den zweiten CO₂-freien Bahnhof in der Lutherstadt Wittenberg eröffnet. Der Einsatz von Geothermie, Photovoltaik, Dachbegrünung, Regenwassermanagement und LED-Beleuchtung ermöglicht einen klimaneutralen Bahnhofsbetrieb. Bereits seit 2014 ist der grüne Bahnhof in Kerpen-Horrem in Nordrhein-Westfalen in Betrieb.

DB Fernverkehr hat im Berichtsjahr mit dem Bau seines ersten CO₂-freien ICE-Werks begonnen, das 2017 in Betrieb gehen wird. Wie auch in den grünen Bahnhöfen wird der DB-Konzern unter anderem mit Photovoltaikanlagen und Geothermie gegenüber herkömmlichen Technologien mehrere Tausend Tonnen CO₂ pro Jahr einsparen. Eine intelligente Beleuchtungssteuerung in der Werkhalle und der Einsatz von LED-Beleuchtung in den Außenanlagen garantieren einen optimalen Energieeinsatz.

Daneben hat in München-Pasing der Bau eines klimafreundlichen Werks von DB Regio begonnen. Durch die Eigennutzung von Geothermie, LED-Beleuchtung und eine intelligente Anlagensteuerung werden hohe ökologische Standards erfüllt, die sich auch wirtschaftlich auszahlen. Der CO₂-Ausstoß wird 80% niedriger liegen als bei herkömmlichen Anlagen.

DB Schenker berücksichtigt bei seinen Anlagen modernste Anforderungen an Energieeffizienz und Umweltschutz, so zum Beispiel bei dem neu eröffneten Terminal im finnischen Vaasa, einer CO₂-neutralen Anlage, die sich aus Geothermie und Solarenergie speist.

Europaweit sind rund 700 Tochtergesellschaften des DB-Konzerns zur Durchführung von Energieaudits nach der EU-Energieeffizienzrichtlinie verpflichtet. Bereits bis 2015

hatten allein in Deutschland über 100 Gesellschaften Energieaudits umgesetzt. Bis Ende des Berichtsjahres haben 14 Gesellschaften, darunter DB Energie GmbH, DB Regio AG mit den S-Bahnen Berlin und Hamburg, DB Fernverkehr AG und DB Station&Service AG, jeweils ein umfangreiches Energiemanagementsystem (EnMS) eingeführt. Mit diesen EnMS sind rund zwei Drittel des Energieverbrauchs des DB-Konzerns in Deutschland erfasst. Die notwendige Zertifizierung des EnMS wurde 2016 erfolgreich durch externe Zertifizierer durchgeführt.

> **Weitere Maßnahmen zur Lärmreduktion**

Um die Anwohner von Bahnstrecken spürbar zu entlasten, soll der Schienenverkehrslärm – ausgehend vom Jahr 2000 – bis 2020 halbiert werden. Dies erreicht der DB-Konzern durch die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms sowie durch den Einsatz von Flüsterbremsen bei Güterwagen. Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern Aktivitäten zum Lärmschutz weiter verstärkt und die Umrüstung der Güterwagen auf leise Bremssohlen deutlich beschleunigt, sodass nun die Hälfte der Güterwagen des DB-Konzerns in Deutschland leiser fährt. Daneben sorgen ortsfeste Schallschutzmaßnahmen an der Strecke für eine weitere Lärminderung.

> **Lärmsanierung und -vorsorge fortgeführt**

Seit 1999 setzt der DB-Konzern das freiwillige, von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes« um. Entlang der 3.700 km hochbelasteten Strecken in Deutschland werden Schallschutzwände gebaut und Wohnungen zum Beispiel mit Schallschutzfenstern ausgestattet. Bis zum Jahr 2020 sollen davon 2.000 km lärmsaniert sein. Eine Prioritätenliste legt fest, wo die höchsten Belastungen vorliegen und in welcher Reihenfolge die einzelnen Ortstagen lärmsaniert werden. Der Bund hat die Mittel für die Lärmsanierung im Berichtsjahr weiter erhöht und stellte 150 Mio. € im Bundeshaushaltstitel für Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung (im Vorjahr: 130 Mio. €). Finanziert werden damit nicht nur Maßnahmen für die klassische Lärmsanierung an der Strecke, sondern auch für die Förderung der Umrüstung von Güterwagen und für Sonderprogramme im Lärmschutz. Insgesamt flossen rund 80,3 Mio. € in die Umsetzung des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung.

Der für das Berichtsjahr geplante Mittelabruf von 100 Mio. € wurde nicht vollständig umgesetzt. Gründe dafür sind die Dauer der Planrechtsverfahren, Verzögerung des Planungsprozesses durch Klagen von Anwohnern gegen Planfeststellungsbeschlüsse, verschärfte Anforderungen wegen Baulärm und höhere Anspannung in der Verfügbarkeit von Sperrpausen aufgrund zunehmender Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen im Bestandsnetz sowie für laufende Ausbaumaßnahmen.

Für 2016 bis 2018 stellt der Bund im Zukunftsinvestitionsprogramm Mittel von insgesamt rund 1 Mrd. € für Infrastrukturprojekte zur Verfügung. Ein hoher zweistelliger Millionenbetrag fließt auch in Lärmschutzmaßnahmen. Im Berichtsjahr wurden die zugehörigen Finanzierungsvereinbarungen unterzeichnet, um in den anschließenden Jahren die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zu realisieren. Dadurch soll unter anderem die Umsetzung von Maßnahmen der Machbarkeitsuntersuchungen im Mittelrheintal sowie im Inn- und Elbtal finanziert werden.

Im Berichtsjahr hat der Bund zusätzlich zum Entfall des Schienenbonus 2015 (5 dB(A)) eine Absenkung der Grenzwerte (3 dB(A)) für die Lärmsanierung beschlossen. Seit 1. Januar 2016 liegen beispielsweise die Nachtwerte in Wohngebieten bei 57 dB(A) und wurden damit dem Schutzniveau im Straßenverkehr angeglichen. Somit ist ein im Vergleich zu 2014 um 8 dB(A) verbesserter Lärmschutz umzusetzen. Wegen des veränderten Rechtsrahmens wird das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes grundlegend überarbeitet und danach vom BMVI veröffentlicht. Dabei werden unter anderem auch die bereits sanierten Streckenabschnitte in die Betrachtung einbezogen.

Die Lärmvorsorge ist rechtlich in der 16. Bundesimmissionschutzverordnung verankert. Sie wird bei Neu- und Ausbaumaßnahmen angewandt, sodass die Anzahl der Maßnahmen von den Bauprojekten des jeweiligen Jahres abhängig ist.

> **Mehr leise Güterwagen auf der Schiene**

Durch den Einsatz der sogenannten Verbundstoffbremssohlen (V-Sohlen), die das Aufrauen der Radoberflächen gering halten, kann der vom Güterverkehr ausgehende Lärm effektiv um rund 10 dB(A) in der Vorbeifahrt gemindert werden – was für das menschliche Ohr einer Halbierung des Lärms entspricht. Zwei unterschiedliche Typen der V-Sohle stehen hierfür zur Verfügung. Bereits seit 2001 beschaffen wir neue Güterwagen mit dem Typ K-Sohle, während der DB-Konzern seit 2013 seine Bestandswagen auf den Typ LL-Sohle umrüstet.

Die Anzahl der Neu- sowie Bestands Güterwagen mit dieser lärm-mindernden Technologie hat sich weiter erhöht. Bis Ende des Berichtsjahres waren mehr als 50% des aktiven Wagenbestands von DB Cargo in Deutschland mit Flüsterbremsen ausgestattet. Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern knapp 12.000 Bestands Güterwagen auf leise Bremssohlen umgerüstet.

Die Flüsterbremsen bewirken eine deutliche Reduzierung des Schienenverkehrslärms. Die Umrüstung der Bestands Güterwagen wird vom BMVI über ein Förderprogramm unterstützt. Zudem begleitet das zum Fahrplanwechsel 2012/2013 eingeführte Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) der DB Netz AG die Umrüstung. Bis Ende 2020 wird der komplette aktive Wagenpark von DB Cargo in Deutschland leise sein.

> **Teststrecken für neue Lärmschutz-techniken eingerichtet**

Das BMVI startete in Kooperation mit dem DB-Konzern die »Initiative Lärmschutz-Erprobung neu und anwendungsorientiert« (I-LENA). In der von April 2016 bis Ende 2020 laufenden Initiative erhalten Entwickler und Hersteller von Lärmschutztechniken die Möglichkeit, ihre Innovationen auf DB-Strecken im Praxiseinsatz zu erproben. Dafür stellt das BMVI rund 6 Mio. € bereit. Im Berichtsjahr wurden knapp 50 Vorschläge für innovative Maßnahmen zum Schall- und Erschütterungsschutz eingereicht. Der Fokus von I-LENA liegt auf lärm-mindernden Maßnahmen an der Infrastruktur. Die eingereichten Vorschläge können auf besonders geeigneten Teststrecken im Realbetrieb umgesetzt, getestet und weiterentwickelt werden. Auf diese Weise soll das Portfolio praxistauglicher Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung erweitert werden.

> **Recyclingquote weiter auf hohem Niveau**

Die Verknappung der Ressourcen bei steigenden Preisen ist für uns eine große Herausforderung. Insbesondere im Bau und in der Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur kommen viele und vielfältige Ressourcen zum Einsatz, die den Handlungsdruck erhöhen. Der DB-Konzern stellt sich dieser Verantwortung mit Blick auf seine gesamte Wertschöpfungskette: vom Einkauf über den betrieblichen Einsatz bis hin zur Wiederverwertung und Entsorgung. Der DB-Konzern will die Abfallwirtschaft von einem optimierten Ent-

sorgungs- hin zu einem modernen Rohstoffmanagement entwickeln. Daher liegt der Schwerpunkt der Aktivitäten des DB-Konzerns darin, bis zum Jahr 2020 die Recyclingquote auf einem hohen Niveau von mindestens 95% zu halten. Während der DB-Konzern bei Bauabfällen eine hohe Recyclingquote erreicht, will er diese bei weiteren Abfällen, insbesondere Siedlungsabfällen, in den kommenden Jahren weiter steigern.

Darüber hinaus will der DB-Konzern zunehmend Recyclingmaterialien verwenden und die Lebensdauer seiner Produktionsmittel, wie beispielsweise von Fahrzeugen, verlängern. Damit trägt der DB-Konzern gesamtgesellschaftlich zur verstärkten Nutzung von Sekundärrohstoffen bei. Gleichzeitig schont der DB-Konzern natürliche Ressourcen, da die Herstellung von Recyclingmaterialien ökologisch vorteilhafter ist als der Abbau von primären Rohstoffen.

Die Modernisierung der Fahrzeuge des DB-Konzerns führt zu einer deutlichen Reduktion von Material- und Energieverbrauch. Beim ICE-2-Redesign lag die Materialeinsparung gegenüber dem Neukauf beispielsweise bei rund 80%. Im Berichtsjahr startete das Redesign des ICE 3. Im Nahverkehr werden derzeit unter anderem die S-Bahnen Rhein-Neckar und Hamburg in einen besseren Zustand gebracht.

Im Berichtsjahr sind rund 1,1 Mio. t mehr Abfälle angefallen. Leicht rückläufig war der zu entsorgende Schrott, wogegen das Aufkommen der Bauabfälle um rund 10% gestiegen ist. Das Ziel der Recyclingquote von 95% wurde wieder erreicht und konnte zum Vorjahr um 0,1 Prozentpunkte verbessert werden. Durch gezielte Maßnahmen wie selektiven Rückbau und vertragliche Bindung von Sortier- und Recyclinganlagen möchte der DB-Konzern den Anteil der recycelfähigen Abfälle weiter hoch halten und den Anteil der verbrennender Abfälle weiter reduzieren.

Die Datenerfassung konnte noch einmal in allen Bereichen verbessert werden. Das zeigt sich insbesondere in der Mengensteigerung bei den Siedlungsabfällen und sonstigen Abfällen. Diese sind vermehrt im europäischen Teil von DB Schenker angefallen.

Zwei Bereiche haben den Anstieg bei den Bauabfällen im Wesentlichen beeinflusst. Sowohl beim Projekt Stuttgart-Ulm (+ 0,7 Mio. t) als auch bei der DB Netz AG (+ 0,5 Mio. t) ist das Bauabfallaufkommen gegenüber dem Vorjahr gestiegen, bei gleichbleibend hoher Recyclingquote.

Weitere Informationen

▶ **Einkaufsvolumen
gestiegen / S.50**

▶ **Weitere rechtliche
Themen / S.52**

▶ **Entwicklungen beim Projekt
Stuttgart-Ulm / S.53**

> Einkaufsvolumen gestiegen

Das Einkaufsvolumen betrug im Berichtsjahr 33,0 Mrd.€ (im Vorjahr: 25,4 Mrd.€). Wesentlich für die Steigerung sind die Effekte aus der Beschaffung der neuen ICE 4.

- ▶ Im Bereich Fracht- und Speditionsleistungen ging das Volumen von 9,8 Mrd.€ auf 9,3 Mrd.€ zurück.
- ▶ Bei den industriellen Produkten ist eine deutliche Steigerung von 4,5 Mrd.€ auf 10,5 Mrd.€ zu verzeichnen. Dem Anstieg liegt im Wesentlichen die Beschaffung der neuen Zuggeneration ICE 4 zugrunde.
- ▶ Bei Bau- und Ingenieurleistungen stieg das Volumen auf 5,4 Mrd.€ (im Vorjahr: 4,0 Mrd.€). Wesentliche Volumentreiber waren Beschaffungsvorgänge für Tunnelbauten (zum Beispiel Altvorlandtunnel, Tunnel Rastatt).
- ▶ Die Dienstleistungen Dritter erhöhten sich auf 5,1 Mrd.€ (im Vorjahr: 4,3 Mrd.€).
- ▶ Bei den leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffen war eine leichte Reduzierung von 2,8 Mrd.€ auf 2,7 Mrd.€ zu verzeichnen.

Der Anteil des lokalen Einkaufsvolumens in Deutschland ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen. Hier waren die Effekte aus der Beschaffung der neuen ICE-4-Flotte bei der Siemens AG der wesentliche Volumentreiber.

> Wesentliche Vergaben (inklusive Rahmenverträgen)

Infrastruktur

- ▶ Für die Herstellung und Lieferung von Spannbetonschwellen und Spannbetonweichenschwellen wurden Rahmenverträge mit einer Laufzeit von 16 Monaten geschlossen (Gesamtvolumen rund 200 Mio.€).
- ▶ Für den Neubau, die Erweiterung und den Umbau von rechnergesteuerten Bahnübergangssicherungsanlagen wurden mit vier Lieferanten Rahmenverträge/Modulverträge über einen Zeitraum von zwei Jahren geschlossen (Gesamtvolumen 180 Mio.€).
- ▶ Zur Instandhaltung der Oberbauinfrastruktur wurden Rahmenverträge mit einer Laufzeit von zwei Jahren geschlossen (Gesamtvolumen rund 176 Mio.€).
- ▶ Zur Herstellung und Lieferung von Schienen wurden Rahmenverträge mit einer Laufzeit von einem Jahr geschlossen (Gesamtvolumen rund 160 Mio.€).

- ▶ Für die Planung und Prüf- sowie Gutachterleistungen der Leit- und Sicherungstechnik wurden mit mehreren Lieferanten Rahmenverträge über einen Zeitraum von zwei Jahren geschlossen (Gesamtvolumen 140 Mio.€).
- ▶ Für den Ausbau der Strecke 6135 zwischen Wünsdorf und Hohenleipisch (ABS Berlin-Dresden, Fortführung erste Baustufe) wurden Bau- und Ausrüstungsleistungen mit einem Volumen von 142 Mio.€ vergeben.
- ▶ Für die S-Bahn-Anbindung des neuen Stadtteils Gateway Gardens in Frankfurt am Main wurde ein Auftrag für Bauleistungen in Höhe von 130 Mio.€ erteilt.
- ▶ Für die maschinelle Schienenbearbeitung zur Instandhaltung und Prävention von Gleisen wurden Rahmenverträge mit einer Laufzeit von 24 Monaten abgeschlossen (Gesamtvolumen rund 120 Mio.€).
- ▶ Zur Abwehr von Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb wurden bundesweit mit 89 Lieferanten Rahmenverträge für Sicherungsleistungen und bauaffine Dienstleistungen mit einer Laufzeit von zwei Jahren für den DB-Konzern sowie mit 61 Lieferanten mit einer Laufzeit von ein bis zwei Jahren für DB Fahrwegdienste abgeschlossen (Gesamtvolumen rund 119 Mio.€).
- ▶ Im Zuge der Baumaßnahmen im Rahmen der VDE 8.1 ist die Strecke Nürnberg-Erfurt innerhalb von zwölf Monaten auf 10 km auf vier Gleise zu erweitern (Gesamtvolumen 115 Mio.€).
- ▶ Für das neue ICE-Werk Köln-Nippes wurden jahresübergreifend in mehreren Vergabepaketen Bauleistungen und Leistungen der Ausrüstungstechnik vergeben (Gesamtvolumen rund 110 Mio.€).
- ▶ Für den zweigleisigen Ausbau zwischen Berlin-Blankenburg und Berlin-Karow wurden Bau- und Ausrüstungsleistungen in Höhe von rund 80 Mio.€ vergeben.
- ▶ Für die Planung von Ingenieurbauwerken und insbesondere zur Unterstützung des Brückenprogramms wurden bundesweite Rahmenverträge mit einer Laufzeit von vier Jahren geschlossen (Gesamtvolumen rund 80 Mio.€).

Schienenfahrzeuge und Schienenfahrzeugteile

- ▶ Das derzeit größte Einzelfahrzeugbeschaffungsprojekt (ICE 4 mit über 5 Mrd. € Gesamtvolumen) läuft terminlich stabil und mit hoher Qualität in den Ziellauf der Auslieferung. Im Berichtsjahr erfolgte die planmäßige Erlangung der Inbetriebnahmegenehmigung durch das EBA. Des Weiteren startete der Probetrieb mit Fahrgästen.
- ▶ Für das Netz 9a Breisgau Ost-West wurde ein Auftrag zur Fertigung neuer elektrischer Triebzüge vergeben. Das Investitionsvolumen für die 11 dreiteiligen und 13 vierteiligen Triebzüge beträgt 133 Mio. €.
- ▶ Die DB Cargo AG hat 196 Loks der Baureihen 151 und 155 an ein Konsortium aus Railpool und Toshiba verkauft. Die Loks werden für acht Jahre im Rahmen einer Kapazitätsmietvereinbarung mit Railpool genutzt. Das Nutzungsentgelt beträgt rund 94 Mio. €.
- ▶ Die DB Cargo AG hat mit Toshiba International Europe Ltd. einen Entwicklungs- und Liefervertrag über zunächst 50 Diesel-Hybrid-Rangierlokomotiven abgeschlossen (Vertragsvolumen rund 94 Mio. €). DB Cargo hat das Recht, bis Ende 2030 weitere Fahrzeuge auf diesen Vertrag abzurufen.

Allgemeine Bedarfe und Leistungen

- ▶ Zur Kapazitätsunterstützung bei der Erbringung von IT-Dienstleistungen (SmartICT) wurden Rahmenverträge für die nächsten maximal acht Jahre geschlossen (Gesamtvolumen rund 1.200 Mio. €).
- ▶ Es erfolgte die Beauftragung zur Ausstattung der Züge mit öffentlichem WLAN-Zugang (Hardware plus SIM-Karten) für die 1. und 2. Klasse bis zum Jahr 2021 mit einem Gesamtvolumen von rund 95 Mio. €.
- ▶ Es wurden weltweite Wirtschaftsprüferleistungen mit einem Gesamtvolumen von rund 90 Mio. € und einer Laufzeit von fünf Jahren sowie zwei Jahren mit Option auf Verlängerung vergeben.
- ▶ Für 6.000 bundesweite Verkehrsflächen wurden Winterdienstleistungen bis zum Jahr 2021 vergeben (Gesamtvolumen rund 80 Mio. €).

> Beschaffung zahlt auf Konzernziele ein

Die Beschaffung trägt zur Umsetzung der Strategie **DB2020+** bei und ist Teil von **ZUKUNFT BAHN** Zukunft
→→→ Bahn. Durch die Erzielung von Einkaufspotenzialen durch das im Vorjahr gestartete Einkaufsprogramm und die funktionsübergreifende Zusammenarbeit mit den Geschäftsfeldern wird das Ziel des **PROFITABLEN QUALITÄTSFÜHRERS** unterstützt. Gemeinsam mit den jeweiligen Bedarfsträgern identifiziert

die Beschaffung Möglichkeiten zur Generierung monetärer Einsparungen durch optimale Vergabedesigns und stellt die Versorgungssicherheit zu wettbewerbsfähigen Preisen her. Im Rahmen von Warengruppenstrategien werden detaillierte Markt- sowie Umfeldanalysen durchgeführt und entsprechende Maßnahmen für die Beschaffungsvorgänge abgeleitet.

Der Trend steigender Tarifabschlüsse und Lohnkosten setzte sich 2016 fort. Es herrscht weiterhin ein hoher Preisdruck, insbesondere im Dienstleistungssegment. Bei den Rohstoffpreisen war hingegen weiterhin ein Rückgang zu verzeichnen, jedoch nicht in dem Maße wie im Vorjahr.

Im Sinne des Anspruchs, **UMWELT-VORREITER** zu sein, werden in der Warengruppenstrategiearbeit neben der Potenzialidentifizierung auch umweltbezogene Aspekte betrachtet. Außerdem fließen Firmenbewertungen zur CSR in das Lieferantenmanagement ein.

Das Personalqualifizierungsportfolio der Beschaffung, das speziell auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Funktionen abgestimmt ist und kontinuierlich weiterentwickelt wird, zahlt auf das Top-Ziel **TOP-ARBEITGEBER** ein. Im Berichtsjahr wurde das Expertenqualifizierungsprogramm für Einkäufer inhaltlich und methodisch neu aufgesetzt und anschließend erfolgreich pilotiert.

Nachdem die Beschaffung sich im Vorjahr mit dem Ziel einer Standortbestimmung im Vergleich zu »World Class«-Organisationen einem externen Leistungscheck unterzogen hatte, wurde im Berichtsjahr eine umfassende Roadmap aufgesetzt, um die Leistungsfähigkeit der Beschaffung in Richtung einer »World Class Procurement«-Organisation zu optimieren. Der Status »Professional Procurement« konnte auch im Berichtsjahr durch eine externe Beratungsgesellschaft bestätigt werden und ist stabil.

Beschaffung als Baustein für Nachhaltigkeit

Nachhaltige Kriterien wurden auch im Berichtsjahr in der Beschaffung fokussiert. Neben dem Verhaltenskodex für Geschäftspartner und den Einkaufsrichtlinien setzt der Einkauf weitere Grundsätze zur CSR in der Lieferkette um. Die Einhaltung von ökologischen und sozialen Standards wird daher über die Wertschöpfung des DB-Konzerns hinaus gemeinsam mit seinen Lieferanten bewirkt und verankert.

Das im Vorjahr erarbeitete Risikomanagementsystem zur Auswahl von potenziell risikobehafteten Lieferanten und das darauf basierende CSR-Bewertungsverfahren wurden fortgeführt. Ausgewählte Lieferanten wurden hierbei zu ökologischen und sozialen Standards geprüft und entwickelt.

Die im Vorjahr gemeinsam mit anderen Unternehmen der Bahnindustrie gegründete Brancheninitiative Railsponsible wurde weiter vorangetrieben. Mit der schwedischen Firma SKF konnte ein weltweit führender Technologieanbieter und Lieferant der Eisenbahnindustrie als Neumitglied gewonnen werden. Für die nächsten drei bis vier Jahre hat die Initiative ein gemeinsames Arbeitsprogramm definiert und die Themenbereiche Mitarbeitersensibilisierung, Lieferantentwicklung und Kommunikation herausgestellt.

Zudem wurden weitere Lieferkettenanalysen gemeinsam mit Lieferanten des DB-Konzerns durchgeführt, um ein Praxisverständnis zur Lieferkettenstruktur und zu existierenden sozialen Risiken aufzubauen. Ziel ist es, Möglichkeiten der Einflussnahme auf identifizierte Risikobereiche sowie nicht wertschöpfende Lieferkettenstufen herauszuarbeiten.

Ergänzend dazu hat unsere Qualitätssicherung erneut vor Ort Audits bei Lieferanten durchgeführt. Im Rahmen der Überprüfung der Systeme, Prozesse und Produkte bei Lieferanten güteprüfungspflichtiger Produkte oder von Produkten mit einer herstellerbezogenen Produktqualifikation wurden keine Feststellungen bezüglich Menschenrechtsverletzungen, Vereinigungsfreiheit, Kinderarbeit und Zwangs- oder Pflichtarbeit bekannt.

Ausbau der Internationalisierung

Die zunehmende Internationalisierung zeigt sich auch in einer globaler werdenden Lieferantenstruktur des DB-Konzerns. Der Fokus liegt vor allem in der Qualifizierung von Lieferanten des asiatischen Marktes. Ein Jahr nach Gründung des International Procurement Office in Shanghai wurden unter anderem in China, Südkorea und Taiwan mehr als 300 potenzielle Lieferanten identifiziert. Mit geeigneten Firmen wurde die kommerzielle und technische Qualifikation gestartet. Bereits nach sechs Monaten haben sich asiatische Lieferanten an Vergaben des DB-Konzerns beteiligt. Zum Erfahrungsaustausch zu ausgewählten Warengruppen hat das International Procurement Office erste Kontakte zu asiatischen Bahnbetreibern geknüpft.

> Weitere rechtliche Themen

> Kartellverfahren wegen Fahrkartenverkäufen eingestellt

Das Bundeskartellamt hat das im Januar 2014 gegen die DB AG eingeleitete Missbrauchsverfahren zum Fahrkartenvertrieb im Mai 2016 gegen die Abgabe von Verpflichtungszusagen eingestellt. Die Zusagen schaffen größtmögliche Rechtssicherheit und stellen die in Deutschland bestehenden Mechanismen für Tarif- und Vertriebskooperationen im Schienenpersonenverkehr auf eine neue vertragliche Grundlage. Insbesondere stehen Nahverkehrsunternehmen künftig noch flexiblere Vertragsmuster für die Kooperation mit der DB Vertrieb GmbH zur Verfügung. Zudem erweitern die Zusagen die Möglichkeiten von Wettbewerbern, Fernverkehrsfahrscheine der DB AG zu verkaufen. Ein abschließender Rechtsverstoß wurde vom Bundeskartellamt nicht festgestellt.

> Weiterer Vergleich zum Schienekartell abgeschlossen

Im März 2016 haben wir mit der Stahlberg-Roensch-Gruppe und Constantin Stahlberg eine außergerichtliche Einigung über die Zahlung von Schadenersatz wegen des Schienekartells erzielt.

Nach Voestalpine und ThyssenKrupp ist die Stahlberg-Roensch-Gruppe der dritte Beteiligte des Schienekartells, mit dem nach intensiven Verhandlungen ein außergerichtlicher Vergleich erzielt werden konnte. Mit der Moravia-Gruppe als nunmehr letzter Kartellbeteiligter haben wir uns noch nicht auf einen Vergleich geeinigt. Daher verfolgt der DB-Konzern die Ansprüche auf Schadenersatz gegen Moravia Steel weiterhin mit einer Klage.

Wir führen den größten Teil der Schadenersatzzahlungen an Bund, Länder und weitere Zuwendungsgeber ab, die zuvor ihre Ansprüche an uns abgetreten hatten. Da die betroffenen Schienenbeschaffungen zu einem erheblichen Teil aus öffentlichen Mitteln gefördert waren, sind wir bei der Erlangung von Schadenersatz vor allem im Interesse der Zuwendungsgeber tätig.

> Verfahren wegen Zugunglück abgeschlossen

Im Februar 2016 ist es auf der Strecke zwischen Bad Aibling und Kolbermoor in Bayern zu einem schweren Zugunglück mit zwölf Toten und zahlreichen Verletzten gekommen. Ursächlich waren mehrere Fehlhandlungen des Fahrdienstleiters. Dieser wurde am 5. Dezember 2016 vor dem Landgericht Traunstein zu einer Freiheitsstrafe verurteilt.

> **Entwicklungen beim Projekt Stuttgart–Ulm**

Für den Projektteil Stuttgart 21 wurde im Berichtsjahr eine umfassende Kostenbewertung und -prognose vorgenommen. Im Ergebnis wurde die Einhaltung des Finanzierungsrahmens in Höhe von 6,526 Mrd. € bestätigt, zur Erreichung des Gesamtwertumfangs besteht jedoch ein Gegensteuerungsbedarf von gut 0,5 Mrd. €. Auch in Bezug auf den Inbetriebnahmetermin sind Gegensteuerungsmaßnahmen notwendig.

Für den neuen Hauptbahnhof wurde im ersten Bauabschnitt mit dem Betonieren der Bodenplatte begonnen. Für den Teil Neubaustrecke wurde im Flughafenbereich der Planfeststellungsbeschluss erteilt. Mit über 23 km ist mehr als ein Drittel des erforderlichen Tunnelumfangs für Stuttgart 21 vorangetrieben und ausgehoben.

Für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sind sämtliche Rohbauarbeiten vergeben. Mehr als die Hälfte der erforderlichen Tunnel sind bereits vorgetrieben und ausgehoben. Ein Meilenstein im Berichtsjahr war dabei die Herstellung der Tunnelverbindung zwischen Ulm und der Albhochfläche.

Im Hinblick auf die Mehrkosten oberhalb von 4.526 Mio. € hat der DB-Konzern am 23. Dezember 2016 Klage vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart gegen die Projektpartner erhoben. Die Klage ist auf das Vereinbarte zusätzliche Finanzierungsbeiträge gerichtet.

Chancen- und Risikobericht

▶ Chancen- und Risiko-
management im
DB-Konzern / S.54

▶ Wesentliche Chancen
und Risiken / S.56

> Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern

Das Chancen- und Risikomanagement des DB-Konzerns umfasst die systematische Identifikation, Bewertung und Steuerung von Chancen und Risiken. Das primäre Ziel des Chancen- und Risikomanagements besteht in der nachhaltigen Existenzsicherung des DB-Konzerns.

Die Grundsätze des Chancen- und Risikomanagements werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen des Früherkennungssystems des DB-Konzerns wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DBAG quartalsweise berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

In dem Risikomanagementsystem (RMS) des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Chancen und Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Chancen- und Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Chancen und Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen auch Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen. Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für das Chancen- und Risikomanagement des DB-Konzerns.

Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und die Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) werden die möglichen Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzern-Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute

formulierten Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG).

Das strategische Chancen- und Risikomanagement des DB-Konzerns leitet der DB-Konzern im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von strategischen Chancen und Risiken liegt primär beim operativen Management und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Der DB-Konzern beschäftigt sich dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in seinem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete geschäftsbereichsspezifische Chancen abgeleitet und analysiert.

> Wesentliche Merkmale des IKS und des RMS im Hinblick auf den Konzernrechnungslegungsprozess

Das RMS des DB-Konzerns wird durch ein unternehmensweit eingerichtetes internes Kontrollsystem (IKS) unterstützt, das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt. Soweit die Einhaltung für sachgerecht erachtet wird, berücksichtigen die Komponenten des IKS des DB-Konzerns die Prinzipien des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework« in der überarbeiteten Fassung aus dem Jahr 2013. Ausgehend hiervon ist sein rechnungslegungsbezogenes IKS ein kontinuierlicher Prozess, der sich auf grundlegende Kontrollmechanismen wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Überwachung der Einhaltung und Weiterentwicklung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen stützt.

Zu den von uns eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus unter anderem eine DB-konzernweit einheitliche Berichterstattung und die regelmäßige Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme.

Einem verbindlichen Terminplan folgend, werden die Geschäftsvorfälle der abschlussrelevanten Einheiten nach den Grundsätzen der IFRS unter Beachtung der konzernweit geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale Konsolidierungssystem gemeldet.

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die ein wesentliches Element der Kontrollmechanismen des DB-Konzerns darstellen, zielen auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit seines IKS. Darüber hinaus erfolgen Prüfungen im Rahmen der Sachanlagen- und Vorratsinventur. Ergänzt werden die Überwachungsmechanismen des DB-Konzerns durch die Befassung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses beziehungsweise des Aufsichtsrats mit dem Rechnungslegungsprozess und der Wirksamkeit des IKS.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der zum Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns gehörenden Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder unter anderem die Vollständigkeit und Richtigkeit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Zusätzlich wird bestätigt, dass das verantwortliche Management die zentral vorgegebenen IKS-Mindeststandards der Berichterstattung eingerichtet und, wenn erforderlich, um eigene dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt hat.

➤ **Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung**

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis des RMS des DB-Konzerns. Das System ist entlang der Anforderungen des KonTraG ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Im Berichtsjahr hat es keine wesentlichen methodischen Änderungen an diesem System gegeben.

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte des DB-Konzerns in den Bereichen Konjunktur, Markt und Wettbewerb sowie Produktion und Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition bezogen auf die Prognose für das Folgejahr im Berichtsjahr reduziert (–0,2 Mrd.€), unter anderem, da Risiken mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit bereits nahezu vollständig in der Prognose berücksichtigt wurden.

Für die Prognose der Entwicklung im Geschäftsjahr 2017 bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen Risiken in Höhe von 0,1 Mrd.€ (davon sehr wahrscheinlich (sw): 0,0 Mrd.€). Diese Risiken ergeben sich aus den Bereichen Produktion und Technik sowie Konjunktur, Markt und Wettbewerb.

Chancen für die Prognose der Entwicklung im Geschäftsjahr 2017 bestehen in Höhe von 0,1 Mrd.€ (davon sw: 0,0 Mrd.€). Diese Chancen bestehen im Wesentlichen im Bereich Produktion und Technik (0,1 Mrd.€).

Weitere Qualitätsverbesserungen bezogen auf die Pünktlichkeit und den Reisekomfort im Schienenverkehr in Deutschland hat der DB-Konzern mit dem umfassenden Programm **ZUKUNFT BAHN** Zukunft Bahn adressiert.

Ein wichtiger Indikator für die Gesamtrisikoeinschätzung ist auch eine Bewertung durch Dritte. Neben der internen Risikobewertung werden die Bonität und das aggregierte Ausfallrisiko des DB-Konzerns durch die beiden Rating-Agenturen Moody's und S&P eingeschätzt. Deren externe Bewertungen zur Gesamtrisikoposition des DB-Konzerns werden in den guten Rating-Einstufungen reflektiert. Die Ergebnis- und die Verschuldungssituation haben sich allerdings auch in den Einschätzungen der Rating-Agenturen bemerkbar gemacht.

Organisatorisch hat der DB-Konzern alle Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Das kontinuierliche Risikomanagement des DB-Konzerns und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung im DB-Konzern bei. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des SMP und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt.

Als Ergebnis seiner Analysen von Chancen und Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Konzernvorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und seiner Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

> Wesentliche Chancen und Risiken

> Konjunktur, Markt und Wettbewerb

Kernthemen: Entwicklung makroökonomische Rahmenbedingungen beziehungsweise wirtschaftliches Umfeld, inter- und intramodaler Wettbewerb, Bestellermarkt Nahverkehr, Angebotsmaßnahmen

Die Nachfrage nach Mobilitäts- und insbesondere nach Transport- und Logistikdienstleistungen des DB-Konzerns ist unter anderem abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung:

- ▶ Wirtschaftliches Wachstum fördert die der Strategie des DB-Konzerns zugrunde liegenden Trends in den für uns relevanten Märkten.
- ▶ Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Schwankungen können sich negativ auf das Geschäft des DB-Konzerns auswirken.
- ▶ Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (wie verfügbares Einkommen oder Zahl der Erwerbstätigen) relevant.
- ▶ Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte in den einzelnen europäischen Ländern könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) vor allem auf die Aktivitäten von DB Arriva haben. Von besonderer Bedeutung ist für den DB-Konzern die Entwicklung seines Wettbewerbsumfelds:
 - ▶ Im Fernverkehr steht der DB-Konzern in einem harten intermodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber auch mit Fernbus und Flugzeug. Der zunehmende Wettbewerb hat negative Auswirkungen auf die Preiswahrnehmung.
 - ▶ Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Das Marktvolumen wird hier ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt. In Deutschland ist mit der Neuregelung der Regionalisierungsmittel eine langfristige Basis hierfür geschaffen worden.

Es besteht das Risiko von Leistungsverlusten beziehungsweise von nicht erfolgreichen Ausschreibungsverfahren. Um sich im Wettbewerb behaupten zu können, optimiert der DB-Konzern fortlaufend sein Ausschreibungsmanagement und seine Kostenstrukturen. Dar-

über hinaus besteht je nach Vertragstyp das Risiko von Fahrgastverlusten, ohne die Möglichkeit, das Betriebsprogramm anpassen zu können. Um kontinuierlich Qualität und Kundenzufriedenheit zu steigern und die Marktposition des DB-Konzerns profitabel zu verteidigen, hat der DB-Konzern Zukunft Bahn Regio aufgesetzt.

- ▶ Im Schienengüterverkehr herrscht sowohl ein hoher intramodaler als auch ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig höherer Flexibilität agieren können. Um den Faktorkostensteigerungen und Herausforderungen im Deutschlandgeschäft zu begegnen, werden zahlreiche Maßnahmen innerhalb von Zukunft Bahn@DB Cargo umgesetzt.

Ein wesentlicher Hebel, um uns im Wettbewerb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Wesentliche Chancen resultieren aus dem Trend zur Digitalisierung:

- ▶ Prozesse im Personenverkehr kann der DB-Konzern dadurch effizienter und kundenorientierter gestalten.
- ▶ Kunden können verbesserte und neue digitale Dienstleistungen zum Beispiel im Bereich der Reisendeninformation angeboten werden.
- ▶ Online-Portale und Apps erleichtern den Zugang für Kunden, verändern allerdings auch die Preiswahrnehmung für Mobilitätsdienstleistungen.

Wesentliche Absatzmarktchancen und -risiken resultieren auch aus perspektivischen Veränderungen der Wettbewerbssituation:

- ▶ Mit der Zunahme der Sharing Economy und weiterer Mobilitätsanbieter sowie steigender Kostentransparenz verändert sich die Preiswahrnehmung für Mobilitätsdienstleistungen. Durch digitale Plattformen steigt die Kostentransparenz über alle Verkehrsträger. Dies bietet die Chance, dass der öffentliche Verkehr an Nutzungsintensität gegenüber einem eigenen Auto gewinnt. Allerdings geraten hochwertigere Mobilitätsdienstleistungen zum Beispiel durch niedrigpreisige Mitfahrangebote sowie den Kostenvergleich in Echtzeit unter Druck.
- ▶ Neue Online-Portale können zum Verlust der Kundenschnittstelle führen.

- ▶ Das reine Vermitteln von Transportkapazität durch Spediteure könnte sukzessive durch Online-Angebote übernommen werden, beispielsweise durch Online-Buchungsplattformen. Zudem wäre es möglich, das hohe Volumenaufkommen auf Buchungsplattformen zum gebündelten Einkauf zu nutzen.

Auf Chancen und Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen reagiert der DB-Konzern konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung sowie einer kontinuierlichen Weiterentwicklung seines Portfolios und seiner Produkte:

- ▶ Das Wachstum der Sharing Economy birgt die Chance, vor allem junge Menschen an öffentliche Verkehre zu binden. Das Teilen von Fahrzeugen ermöglicht ein mobiles Leben ohne eigenes Auto. Mit Angeboten für diese Gruppe kann der DB-Konzern vom Wandel des Mobilitätsverhaltens profitieren.
- ▶ Digitale Innovationen eröffnen die Möglichkeit, bestehende Produkte durch Value Added Services anzureichern oder komplett neue Logistikdienstleistungen zu entwickeln. Der 3-D-Druck bietet hier zum Beispiel Potenzial. Allerdings werden dadurch zukünftig auch Transporte vermieden werden, was zu einem Rückgang des Transportvolumens führen könnte.
- ▶ Strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen der Kunden des DB-Konzerns, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden.
- ▶ Veränderung der Zahlungsbereitschaft der Kunden. Traktionsleistung (insbesondere Ganzzüge und kombinierter Verkehr) wird zum Beispiel zunehmend zu einem Commodity mit geringen Margen.
- ▶ Verschiebung und Bedeutungswandel von Industrien und Märkten erfordern, das bestehende Leistungsportfolio und seine Ausrichtung kontinuierlich zu hinterfragen und weiterzuentwickeln. Daraus resultieren Risiken und Chancen vor allem im Logistikbereich.

Die Nachfrage nach den Produkten und Dienstleistungen des DB-Konzerns sind zum Teil auch abhängig von der Entwicklung der Absatzmärkte seiner Kunden:

- ▶ Im Bereich von Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung der Kunden des DB-Konzerns den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen. Die Aktivitäten des DB-Konzerns sind insbesondere von einem sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld betroffen. Hierauf reagiert der DB-Konzern mit dem weiteren Ausbau der Netzwerke sowie der Verbesserung von Kostenstrukturen, Angeboten und IT-Infrastruktur.

- ▶ Im Schienengüterverkehr besteht zum Teil eine Abhängigkeit von stagnierenden Branchen. Hier wirkt sich zum Beispiel auch der Rückgang der Kohle als Energieträger in Deutschland aus.

- ▶ Die Nachfrageentwicklung in der Schieneninfrastruktur ist abhängig von der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auf den vorgelagerten Verkehrsmärkten.

Chancen resultieren aus neuen Perspektiven durch Veränderung in den Märkten des DB-Konzerns:

- ▶ Durch die zunehmende Vernetzung von Verkehrsträgern ergibt sich die Chance, Bahnhöfe zu zentralen Drehscheiben zwischen den unterschiedlichen Transportnetzwerken zu entwickeln.
- ▶ Neue Marktsegmente entstehen entlang der Transportkette neuer Wettbewerber wie des Fernbusses (zum Beispiel durch den Ausbau von Fernbusstationen an Bahnhöfen).
- ▶ Im Zuge der Liberalisierung sind innerhalb der Wertschöpfungskette im Schienengüterverkehr neue Marktsegmente entstanden (beispielsweise Vermietung von Lokomotiven, Wagen und Personal, Instandhaltung). Hier kann der DB-Konzern durch vorhandene Ressourcen (beispielsweise Wagenflotte und Werkstätten) und Skalenvorteile zusätzliches Wachstum erschließen.

Chancen und Risiken resultieren übergreifend für den DB-Konzern aus der Potenzialnutzung im Bereich Big Data:

- ▶ Big Data Analytics bietet die Chance, das eigene Kundenportfolio besser zu verstehen und die Kundenansprache unter anderem durch Big-Data-Analytics-basierte Kundensegmentierung (»Predictive Selling«) und Anpassung des Leistungsportfolios durch verbesserte Transparenz über Kundendaten zu optimieren.
- ▶ Neue Wettbewerber außerhalb der Verkehrsbranche mit hoher Durchschlagskraft und durchgreifendem digitalen Verständnis können sich als eigenständige Player im Verkehrsmarkt etablieren. Mit einer hohen Innovationsdynamik und ausgestattet mit hohen finanziellen Ressourcen stellen hier vor allem Unternehmen aus der IT-Branche ein Risiko für etablierte Akteure dar.

> Produktion und Technik

Kernthemen: technische Betriebsstörungen, Technikrisiken (Fahrzeuge, Infrastruktur, IT und Telekommunikation), Zollverstöße und Diebstähle, Instandhaltung, Brandschutz, ökologische Altlasten, Lärmsanierung, technische Weiterentwicklung und Veräußerung von Immobilien

Im Fernverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Produktionsqualität die Qualität der Dienstleistung und kann zu Kundenverlusten führen. Eine Auslieferungsverzögerung von Neufahrzeugen verursacht Erlösausfälle und Mehrkosten.

Die Verfügbarkeit und der Zustand der Schieneninfrastruktur sind ein wesentliches Merkmal für die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs. Die Intensität der Bautätigkeit im Netz hat Auswirkungen auf die Betriebsprogramme und die Produktionsqualität der Transporteure, die teilweise nicht kompensiert werden können.

Im Regionalverkehr kann ein Risiko aus der Freisetzung von Fahrzeugen nach dem Auslaufen oder der Neuvergabe eines Verkehrsvertrags resultieren. Als Gegenmaßnahme werden kontinuierlich alternative Verwendungsmöglichkeiten geprüft.

Für den DB-Konzern bedeutet dies, dass das Ausmaß der Abhängigkeit von rund um die Uhr verfügbarer und sicherer IT zukünftig weiter zunehmen wird. Diese Abhängigkeit birgt auch potenzielle Risiken, wie zum Beispiel die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen oder den unautorisierten Zugang Dritter zu Kundendaten. Auf diese Bedrohungen und Risiken muss das Unternehmen systematisch und angemessen reagieren.

Ein vorausblickendes IT-Sicherheitsmanagement sorgt für die notwendige Absicherung der IT-gestützten Geschäftsprozesse. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für IT-Anwendungen sowie IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden systematisch identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Das IT-Risikomanagement des DB-Konzerns folgt dem international üblichen Standard gemäß ISO 27001/27002:2013 und gilt unabhängig vom beauftragten IT-Dienstleister.

Um kritische Sicherheitslücken zu vermeiden, wurden entsprechende Gegenmaßnahmen (wie Firewalls, Verschlüsselung und abgeschottete Serverbereiche, zeitnahe Einspielen von Softwareaktualisierungen) umgesetzt. Eine hohe Verfügbarkeit im IT-Betrieb wird durch eine redundante Verteilung der Systeme auf mehrere Standorte sichergestellt. Dabei ist die Datensicherung vom eigentlichen Betrieb räumlich getrennt. Die Betriebsführung wird von geschultem

Personal wahrgenommen und es existieren klare Aufgabentrennungen. Das Wide Area Network (WAN) ist überall dort redundant ausgelegt, wo IT-Sicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern. Für die wichtigsten IT-Anwendungen werden systematisch und regelmäßig Penetrationstests durchgeführt, um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen. Diese Maßnahmen reduzieren das Risiko eines Ausfalls von IT-Systemen, vermeiden massive Störungen und sichern damit unternehmenskritische Geschäftsprozesse.

Kritisch ist zudem eine ausreichende Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte des DB-Konzerns. Signifikante Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit gefährden den fahrplanmäßigen Betrieb. Der DB-Konzern versucht diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten zum Beispiel durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit.

Im Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit der Transporte für die Kunden des DB-Konzerns ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport ergeben, wie zum Beispiel Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnet der DB-Konzern unter anderem durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

Das Angebot und die Qualität der Leistungen des DB-Konzerns hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führt der DB-Konzern einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugindustrie.

Die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr müssen den geltenden und sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen oder Wagentypen gar nicht oder nur unter Auflagen – zum Beispiel geringere Geschwindigkeiten, kürzere Wartungsintervalle oder geringere Radsatzlasten – eingesetzt werden dürfen. Zudem können neu beschaffte Fahrzeuge, die mit Mängeln behaftet sind oder keine Zulassung bekommen, von uns nicht abgenommen werden.

> Personal

Kernthemen: Tarifabschlüsse, konzernweiter Arbeitsmarkt, Verpflichtungen aus Pensionszusagen

Um sich im Wettbewerb behaupten zu können, spielt auch die Personalkostenstruktur des DB-Konzerns eine wichtige Rolle. Ziel des DB-Konzerns ist es stets, mit Blick sowohl auf den Arbeitsmarkt als auch auf den Verkehrsmarkt wettbewerbsfähige Tarifverträge abzuschließen.

Durch den demografischen Wandel und den damit einhergehenden Fachkräftemangel wird es immer schwieriger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal nachzubestücken. Daraus wiederum resultieren Risiken wie fehlender Know-how-Transfer und die Einschränkung von Wachstumsmöglichkeiten.

Durch eine lebensphasenorientierte Personalpolitik hat der DB-Konzern die Chance, Mitarbeiter langfristig zu binden. Dazu tragen flexible Arbeitszeitmodelle und altersgerecht gestaltete Arbeitsplätze ebenso bei wie die Beschäftigungssicherung und die intensive Arbeit an der Unternehmenskultur.

Vielfalt in der Belegschaft kann zu mehr Kreativität und Produktivität führen. Junge Mitarbeiter bringen neue Ideen und Konzepte mit in den Arbeitsalltag. Ältere Mitarbeiter stellen mit einem vielfältigen und umfangreichen Erfahrungsschatz den Wissenstransfer zu neuen Mitarbeitergruppen sicher. Zudem werden in gemischten Teams neue Perspektiven und Sichtweisen in den Lösungsfindungsprozess eingebracht. In einer entsprechenden Unternehmenskultur kann sich dies langfristig positiv auf die Innovationsfähigkeit und Leistungsfähigkeit im DB-Konzern auswirken.

> Regulierung

Kernthemen: hoheitliche Eingriffe oder Änderungen der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen der Schieneninfrastruktur (Zugang, Preisbildung sowie Entflechtungsvorgaben)

Regulierung zum Nachteil der Schiene zum Beispiel durch gesetzlich beschlossene Mehrbelastungen gefährdet die intermodale Wettbewerbsfähigkeit. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für das Geschäft des DB-Konzerns zur Folge haben. Aus dem allgemeinen Regulierungsrisiko können sich spürbare Umsatz- und Ergebnisauswirkungen ergeben.

Der DB-Konzern erbringt im Schienenverkehr Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von seinen EIU verwendeten Preissysteme und Nutzungs-

bedingungen. Hier bestehen die Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite in seinen Infrastrukturgeschäftsfeldern gefährden oder sogar verhindern (zum Beispiel durch einen Eingriff in die Preissysteme), erschweren eine unternehmerische Steuerung dieser Aktivitäten und können damit Finanzierungsbeiträge aus DB-Mitteln für Infrastrukturinvestitionen gefährden.

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens. Auch die Struktur des DB-Konzerns ist potenziell regulatorischen Risiken ausgesetzt.

Hinsichtlich Risiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringt der DB-Konzern seine Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

> Beschaffungs-/Energemarkt

Kernthemen: Preisentwicklung auf externen Beschaffungsmärkten, Vollauktionierung CO₂-Zertifikate

Steigende Energiepreise gefährden den intermodalen Wettbewerbsvorteil der Schiene. Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen schwanken. In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es dabei kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnet der DB-Konzern durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente und den Abschluss langfristiger Beschaffungsverträge. Diese Sicherungsmaßnahmen begrenzen allerdings auch Chancen aus der Entwicklung der Energiepreise. Im Falle sinkender Energiepreise partizipiert der DB-Konzern nicht an der Marktentwicklung und kann dadurch intramodal an Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

Durch die Bündelung von Bedarfen und die Optimierung der Beschaffungsstrategie können weitere Potenziale bei den Beschaffungspreisen gehoben werden.

Spürbare Trassenpreiserhöhungen außerhalb Deutschlands haben eine signifikante Verteuerung der Kosten für Infrastrukturnutzung zur Folge. Infolge der Wettbewerbsintensität ist eine Durchreichung der Kostenerhöhungen nicht immer möglich.

> Kapitalmarkt und Steuern

Kernthemen: Zins- und Währungsentwicklung

Mit dem Ausbau seines internationalen Geschäfts entsteht ein Währungsrisiko. Dieses Risiko ist allerdings weitgehend auf das sogenannte Translationsrisiko begrenzt, da in der Regel eine hohe regionale Kongruenz zwischen Produktions- und Absatzmarkt besteht. Zins- und Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft sichert der DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert. Ihr Einsatz ist im DB-Konzern nur zu Absicherungszwecken erlaubt. Es besteht das Risiko, dass sich diese Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

Zur Vermeidung des Adressenausfallrisikos bei Finanz- und Energiederivaten schließt der DB-Konzern für alle Sicherungsgeschäfte Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) ab.

Aufgrund der langfristigen Kapitalbindung setzt der DB-Konzern in der Regel auch langfristige Finanzinstrumente ein. Ein Risiko aus steigenden Zinsen besteht daher nur für Neuemissionen. Risiken aus der Kapitalmarktentwicklung oder einer Bonitätsverschlechterung berücksichtigt der DB-Konzern durch einen konservativen Planungsansatz.

Ein Teil der Verpflichtungen aus Pensions- und anderen pensionsähnlichen Leistungszusagen ist durch Planvermögen gedeckt, das aus Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen besteht. Wertverluste bei diesen Anlagen verringern direkt die Abdeckung der Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen und können unter Umständen Zuführungen durch das Unternehmen erforderlich machen.

Daneben bestehen potenziell Risiken aus Steuernachzahlungen für offene Betriebsprüfungen.

> Recht und Verträge

Kernthemen: Schadenersatzansprüche, Rechtsstreitigkeiten, aktive und passive Claims

Infolge von verzögerten Fahrzeugauslieferungen und Fahrzeugmängeln ergeben sich Betriebserschwernisse und Vertragsverletzungen oder Nichterfüllungen gegenüber den Bestellerorganisationen. Höhere Aufwendungen und Pönalzahlungen bei gleichzeitig geringerem Fahrgeld sind die Folge. Gegenüber den Herstellern werden sich daraus ergebende Ausgleichsansprüche verfolgt.

Für bestehende rechtliche und vertragliche Risiken wurden unter Abschätzung der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten Rückstellungen gebildet.

Chancen resultieren aus der Aufdeckung von weiteren Kartellen aus der Vergangenheit und der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen die Kartellanten.

Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient seine Compliance-Organisation.

Die Infrastrukturgeschäftsfelder sind angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Drittmittelgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern.

> Besondere Ereignisse

Kernthemen: Katastrophen- und Havariefälle, Sabotage, Erpressung

Die Aktivitäten des DB-Konzerns basieren auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnet der DB-Konzern generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung seiner Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt das Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen. Allerdings können hieraus auch Kostenrisiken aus Gegenmaßnahmen resultieren.

Zunehmende Schäden an der Infrastruktur des DB-Konzerns durch Häufung von Extremwetterereignissen als Folge des Klimawandels führen unter anderem zu Erlöseinbußen durch witterungsbedingte Störfälle und zu einem erhöhten Mittelbedarf für präventive Maßnahmen.

Zur Auslegung der Produktionsmittel auf Extremwetterereignisse und zur Vermeidung einer eingeschränkten Betriebsqualität infolge von Wetterschäden arbeitet der DB-Konzern gemeinsam mit nationalen und internationalen Experten an der Anpassung externer technischer Regelwerke an veränderte klimatische Bedingungen. Darüber hinaus überprüft der DB-Konzern seine eigenen Regelwerke unter dem Aspekt der Klimafolgewirkungen.

> Sonstige Themen

Projektrisiken

Mit seinen Maßnahmen sind teilweise hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung (unter anderem durch umfangreiche Bürgerbeteiligungen), notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten oder Abweichungen von der mit dem Bund vereinbarten Hochlaufkurve der zur Verfügung stehenden Investitionsmittel können zu Projektrisiken führen. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen. So sind zum Beispiel geplante Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene dann nicht realisierbar.

Auch Preissteigerungen bei bezogenen Leistungen beziehungsweise Leistungen für Baumaßnahmen können negative Auswirkungen haben und zum Beispiel zu Liquiditätsrisiken führen. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

Die Realisierung der umfassenden Zukunft-Bahn-Maßnahmen, die Voraussetzung für die Beseitigung von Defiziten in der Eisenbahn in Deutschland sind, ist mit Unsicherheiten behaftet.

Infrastrukturfinanzierung

Als eine wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine gesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Investitionen in die Infrastruktur erlassen. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Neben dem Risiko der fehlenden Verfügbarkeit von Investitionsmitteln besteht auch ein Risiko aus zu ge-

ringen Mitteln für die Instandhaltung des Bestandsnetzes. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit von aus Eigenmitteln geleisteten Investitionen oder Finanzierungsbeiträgen zu Investitionsprojekten ist essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns langfristig zu sichern.

Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2019 festschreibt. Die LuFV II und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit erhöhen die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene. Positive Effekte daraus können zu höheren Erlösen bei den Infrastrukturgesellschaften führen. Die Gewinne der Infrastrukturgesellschaften kommen über den Finanzierungskreislauf wiederum der Infrastruktur zugute. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV II festgelegten Qualitätsziele.

Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, den Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich.

Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

Politische Risiken

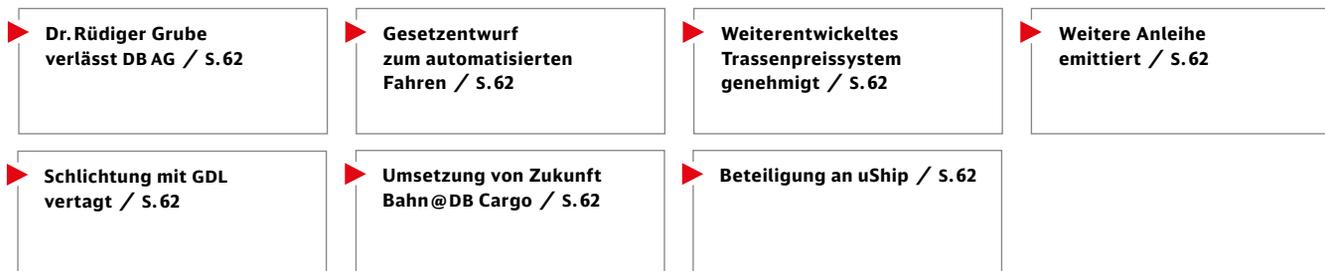
Die EUROFIMA hat auch Darlehen an Staatsbahnen mit mittlerweile schlechten Bonitätseinstufungen ausgereicht. Sollten diese Staatsbahnen ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber der EUROFIMA nicht nachkommen, könnte dies Auswirkungen auf den Beteiligungsbuchwert haben und unter bestimmten Umständen Nachschusspflichten auslösen.

Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Bundesrepublik Deutschland hält alle Anteile an der DB AG. Gemäß §312 AktG hat der Vorstand deshalb einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der mit folgender Erklärung abschließt: »Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft

eine angemessene Gegenleistung erhielt. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Bundes oder mit ihm verbundener Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.«

Nachtragsbericht



> Dr. Rüdiger Grube verlässt DB AG

Am 30. Januar 2017 hat der Aufsichtsrat der DB AG einstimmig der Bitte von Dr. Rüdiger Grube entsprochen, mit sofortiger Wirkung seine Bestellung zum Vorstandsvorsitzenden aufzuheben. Der Aufsichtsrat hat den Personalausschuss beauftragt, die entsprechenden Modalitäten mit Herrn Dr. Grube zu vereinbaren.

Gemäß Geschäftsordnung der DB AG leitet Finanzvize Dr. Richard Lutz kommissarisch das Ressort des Vorstandsvorsitzenden.

> Gesetzentwurf zum automatisierten Fahren

Am 25. Januar 2017 hat das Bundeskabinett den Gesetzentwurf zum automatisierten Fahren beschlossen (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes). Damit sind die Autohersteller für die Einhaltung der Straßenverkehrsregeln verantwortlich. Sie müssen sicherstellen, dass der Autopilot Geschwindigkeitsbeschränkungen erkennt. Eine Rückübernahme der Fahrzeugsteuerung durch den Fahrer wird nur dann vorgeschrieben, wenn das hoch oder voll automatisierte System ihn dazu auffordert oder wenn die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch oder voll automatisierten Fahrfunktion nicht mehr vorliegen. Um nachweisen zu können, ob der Fahrer in einer bestimmten Fahrsituation die Fahraufgabe innehatte oder das System, soll der Einsatz eines Datenspeichers vorgeschrieben werden.

> Weiterentwickeltes Trassenpreissystem genehmigt

Anfang Februar 2017 hat die Bundesnetzagentur das weiterentwickelte Trassenpreissystem mit den Entgelten für das Netzfahrplanjahr 2018 genehmigt. Erstmals wurden die Trassenentgelte auf Grundlage des Eisenbahnregulierungsgesetzes geprüft. In dem Beschluss der Behörde blieb die Summe der Entgelte unbeanstandet, einzelne beantragte

Entgelte wurden durch den Beschluss jedoch modifiziert. Die DB Netz AG prüft den Beschluss und das weitere Vorgehen im Einzelnen.

> Weitere Anleihe emittiert

Im Februar 2017 haben wir über die DB Finance eine privat platzierte Anleihe in Höhe von 700 Mio. NOK (rund 79 Mio. €) emittiert (Laufzeit: 15 Jahre; Kupon: 2,49%) und in Euro geswappt.

> Schlichtung mit GDL vertagt

Die Schlichtung mit der GDL wurde zunächst bis zum 9. Februar 2017 und dann durch einstimmigen Beschluss der Schlichtungskommission erneut ausgesetzt. Der Schlichtungszeitraum verlängert sich dadurch bis zum Ende der zehnten Kalenderwoche. Komplexe Sachverhalte bedingen diese erneute Verlängerung, um im beiderseitigen Interesse beschlussreife Ergebnisse zu erzielen.

> Umsetzung von Zukunft Bahn@DB Cargo

Mitte Februar 2017 haben DB Cargo und der Gesamtbetriebsrat einen einvernehmlichen Interessenausgleich vereinbart. Auf dieser Basis werden die Maßnahmen aus Zukunft Bahn@DB Cargo entsprechend dem Zeitplan umgesetzt. Dazu gehört unter anderem die Umsetzung der künftigen Produktions- und Vertriebsstrukturen.

> Beteiligung an uShip

Mitte Februar 2017 hat die Schenker AG 7,4% der Anteile an der uShip, Inc., Austin/Texas, für 25 Mio. USD erworben. uShip betreibt eine globale Online-Plattform für Speditions- und Transportdienstleistungen. Bereits seit Mai 2016 hat der DB-Konzern eine Kooperation mit uShip.

Prognosebericht

► **Konjunkturelle Aussichten mit hoher Unsicherheit / S. 63**

► **Verhalten positive Erwartungen für relevante Märkte / S. 63**

► **Voraussichtliche Entwicklung der DB AG / S. 65**

> Konjunkturelle Aussichten mit hoher Unsicherheit

Die Prognosen für die Entwicklung im Jahr 2017 basieren auf der Annahme keiner wesentlichen Veränderung der geopolitischen Lage.

Voraussichtliche Entwicklung in %	2016	2017
BIP Welt	+2,3	~ +2,5
Welthandel	+1,7	~ +3,0
BIP Euro-Raum	+1,7	~ +1,5
BIP Deutschland	+1,8	~ +1,5

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für 2016 entsprechen den per Januar 2017 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2017 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Quelle: Oxford Economics

Es wird erwartet, dass das globale Wirtschaftswachstum 2017 leicht zunimmt. Davon dürfte der globale Handel profitieren und stärker als in den Vorjahren wachsen. Vor allem sollten Russland und Brasilien ihre schweren Rezessionen überwinden, was auf benachbarte Länder ausstrahlen wird. Auch für Nordamerika wird wieder mit einem stärkeren Wachstum gerechnet. Dagegen wird erwartet, dass das Wachstum in Asien konstant auf hohem Niveau bleibt und sich in Europa leicht abschwächt.

- Die Erwartungen zum Wirtschaftswachstum in den USA sind mit besonders großer Unsicherheit behaftet. Zwar könnten die vom neu gewählten Präsidenten angekündigten Schritte helfen, die Wirtschaft anzukurbeln, insbesondere der Ausbau von Infrastrukturen und Steuerensenkungen. Auf der anderen Seite ist nicht absehbar, wie diese Maßnahmen finanziert werden sollen, zumal auch eine Rückführung der Staatsschulden zu den Vorhaben der neuen Regierung gehört.
- Für China wird mit einem weiterhin hohen Wachstumstempo gerechnet. Mit der anziehenden weltweiten Nachfrage könnten die Exporte wieder einen größeren Beitrag zum Wirtschaftswachstum leisten, sodass der Bedarf an staatlichen Maßnahmen zur Stützung der Konjunktur möglicherweise geringer sein wird.

- Die wirtschaftliche Entwicklung in Europa bleibt heterogen. Spanien ist nach überwundener schwerer Rezession inzwischen wieder ein Wachstumsmotor. Die schwedische Wirtschaft wird aber voraussichtlich langsamer wachsen. In Großbritannien setzt sich wegen der Unsicherheit über den Weg aus der EU die Zurückhaltung bei den Investitionen fort. Gleichzeitig werden sich die positiven Effekte der Pfund-Abwertung auf den Außenhandel allmählich abschwächen.
- Deutschland wird 2017 voraussichtlich etwa auf dem Niveau der Euro-Zone und damit etwas weniger als im Berichtsjahr wachsen. Die Impulse durch den privaten Konsum schwächen sich nach mehreren Jahren hoher Wachstumsraten ab. Stabil entwickeln sich die Investitionen, während der Außenhandel unter der geringen weltweiten Nachfrage nach Investitionsgütern leidet.

> Verhalten positive Erwartungen für relevante Märkte

> Personenverkehr

Voraussichtliche Marktentwicklung in %	2016	2017
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+1,7	~ +1,0

Die Erwartungen für 2017 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für den deutschen Personenverkehr rechnen wir 2017 mit einem moderaten Verkehrsleistungszuwachs unter dem Niveau des Berichtsjahres. Die Entwicklung dürfte dabei von gegenüber den Vorjahren verhaltener zunehmenden Erwerbstätigenzahlen und verfügbaren Realeinkommen getragen werden. Gleichzeitig wird ein Anstieg der Kraftstoffpreise erwartet.

Unter diesen Bedingungen dürfte der Schienenpersonenverkehr überdurchschnittlich stark wachsen. Qualitäts- und Angebotsverbesserungen bei DB Fernverkehr und Neuverkehre von Wettbewerbern zwischen mehreren deutschen Großstädten sollten hierzu ebenfalls beitragen. Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist dagegen nur noch mit einem leichten Wachstum zu rechnen. Die Entwicklung des Buslinienfernverkehrs wird dabei nach der erfolgten Konsolidierung deutlich schwächer ausfallen als in den Vorjahren.

Der motorisierte Individualverkehr kann dank positiver Impulse vom Arbeitsmarkt trotz anziehender Kraftstoffpreise absehbar weitere Zugewinne verbuchen.

Im Luftverkehr wird der anhaltend intensive Wettbewerb zwischen den Airlines insbesondere durch niedrige Ticketpreise voraussichtlich Treiber für moderates Wachstum sein.

Auch für den europäischen Personenverkehr zeichnen sich trotz Brexit insgesamt positive Rahmenbedingungen ab. Zwar dürfte die Einkommensdynamik in vielen Ländern schwächer ausfallen als im Berichtsjahr. Zusammen mit weiter steigenden Erwerbstätigenzahlen sollte sie aber zu einer insgesamt positiven Leistungsentwicklung beitragen. Überdurchschnittlich starke Zuwächse werden insbesondere in Ländern mit intensivem intra- und intermodalen Wettbewerb, signifikanten Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeugparks sowie klaren Maßnahmen zur Marktliberalisierung erwartet.

> Güterverkehr und Logistik

Voraussichtliche Marktentwicklung in %	2016	2017
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	~ +1,7	~ +1,5
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	~ -2,0	~ +1,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+2,0	+3,0
Globale Luftfracht (Basis t)	+2,0	+2,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+1,3	+2,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+4,2	+4,0

Die Erwartungen für 2017 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt ist 2017 von einem weiteren Leistungsanstieg auszugehen, wobei sich das Wachstum gegenüber dem Berichtsjahr leicht abschwächen dürfte. Der Markt wird auch weiterhin von hohem inter- und intramodalen Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein.

- ▶ Der deutsche Schienengüterverkehr dürfte sich in einem insgesamt stabilen konjunkturellen Umfeld wieder etwas positiver entwickeln, über ein moderates Leistungsplus aber nicht hinauskommen. Strukturelle Maßnahmen bei DB Cargo dürften den Leistungsanstieg für den gesamten Schienenmarkt weiter begrenzen.
- ▶ Der Straßengüterverkehr sollte auch 2017 von einer robusten Entwicklung des Außenhandels und des Binnenmarktes profitieren und überdurchschnittlich wachsen.
- ▶ Die Binnenschifffahrt dürfte auch bei Ausbleiben länger anhaltender witterungsbedingter Einschränkungen aufgrund verhaltener Impulse weiterhin nur unterdurchschnittlich am Marktwachstum partizipieren.

Für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt ist eine positive Entwicklung zu erwarten. Gestützt werden dürfte das Wachstum vor allem durch den intraeuropäischen Handel von Konsum- und Investitionsgütern mit entsprechenden Impulsen für die Intermodalverkehre.

Für den europäischen Landverkehrsmarkt wird ein Umsatzwachstum leicht über dem Vorjahresniveau erwartet, mit den Regionen Südwest- und Osteuropa als Wachstumstreibern. Es ist davon auszugehen, dass die Frachtpreise 2017 vom weiterhin niedrigen Niveau des Dieselpreises beeinflusst werden.

Die Erwartungen für den globalen Luftfrachtmarkt bleiben weiterhin moderat positiv. In Bezug auf die Kapazität im Luftfrachtmarkt ist nicht von einer Verknappung auszugehen, da auch weiterhin neue Flugzeuge ausgeliefert und neue Routen erschlossen werden. Trotz steigender Kerosinpreise rechnen wir infolge des Kapazitätswachses mit keinem nennenswerten Anstieg der Luftfrachtraten.

Für die globale Seefracht wird ein leicht höheres Wachstum als im Vorjahr erwartet, da sich die Nachfrage mit dem wieder anziehenden Welthandel erholen sollte. Das Rateniveau dürfte ebenfalls etwas höher liegen, da die Treibstoffpreise vermutlich wieder moderat ansteigen. Auch die Konsolidierung der Containerreedereien und die Neuformierung von Allianzen könnten zu stabileren Raten beitragen.

Für den Bereich Kontraktlogistik/SCM ist von einem Marktwachstum auf Vorjahresniveau auszugehen. Weiterhin werden die Kernindustrien Automotive, Healthcare, Electronics, Consumer und Industrial maßgeblich zum erwarteten Wachstum beitragen. Die wachstumsstärkste Region dürfte Asien/Pazifik bleiben.

> Infrastruktur

Insgesamt gehen wir für 2017 von einer leicht rückläufigen Entwicklung der Trassennachfrage aus. Haupttreiber sind hierbei ein erhöhtes Bauvolumen und damit verbundene Verkehrsausfälle. Ein Großteil der baubedingten Ausfälle schlägt sich im Schienenpersonennahverkehr nieder. Im Schienenpersonenfernverkehr gehen wir dagegen von einer nahezu stabilen Entwicklung aus. Im Schienengüterverkehr wird aufgrund von Optimierungsmaßnahmen bei DB Cargo eine leicht rückläufige Entwicklung erwartet.

Bei den Stationshalten rechnen wir, bedingt durch weiter anhaltende Bautätigkeit, mit einer konstanten Entwicklung. Der Anteil der konzernexternen Bahnen an den Zughalten wird weiter zunehmen.

Für die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) wird für 2017 eine verhalten positive Entwicklung prognostiziert. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden sich ebenfalls stabil entwickeln und leicht über dem Niveau des vergangenen Jahres liegen.

> **Beschaffungsmärkte**

Wir erwarten unverändert keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Aufgrund der Überversorgung am Ölmarkt ist auf absehbare Zeit kein wesentlicher Ölpreisanstieg zu erwarten. In Deutschland wird weiter um die Ausgestaltung des neuen Strommarktdesigns (Strommarkt 2.0) gerungen. Die Großhandelspreise dürften sich ohne politische Interventionen weiter nach unten bewegen.

> **Finanzmärkte**

Die Entwicklung der Finanzmärkte bleibt von hoher Unsicherheit geprägt. So führen der noch nicht bekannte Ablauf des Austritts Großbritanniens aus der Europäischen Union, die zukünftige US-Wirtschaftspolitik, die globale Notenbankpolitik und die wirtschaftliche Entwicklung Chinas zu einer weiterhin hohen Volatilität der Märkte.

Die Anleihemärkte spielen in diesem Zusammenhang eine besondere Rolle, da dieses Marktsegment durch die steigende Nachfrage nach sicheren Anlagen hohe Preisnotierungen zur Folge hatte. Darüber hinaus erfuhren Anleihen durch die Offenmarktinterventionen der EZB weiteren Preisaufrtrieb. Aufgrund der hohen Notierungen sind weitere starke Kursgewinne eher unwahrscheinlich, eine grundsätzliche Kehrtwende der bisherigen Entwicklung aber ebenso. Annahmegemäß verbleiben die Rahmenbedingungen bis auf Weiteres sehr günstig für Anleiheemittenten. Die sich voraussichtlich fortsetzende Zinswende in den USA dürfte dennoch dazu führen, dass Negativzinsen der Vergangenheit angehören. Darüber hinaus werden auch steigende Inflationserwartungen zu einem moderaten Anstieg der Zinsen beitragen.

Neben den genannten Entwicklungen beeinflusst die erwartete Leitzinserhöhung in den USA auch den Devisenmarkt und die Entwicklung des Euros. Dieser wird voraussichtlich moderat und temporär gegenüber dem US-Dollar abgewertet. Eine Parität zwischen beiden Währungen ist dabei nicht auszuschließen.

> **Voraussichtliche Entwicklung der DBAG**

> **Ertragslage**

Die Geschäftsentwicklung der DBAG wird auch im Geschäftsjahr 2017 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Ein übergreifendes Ziel im DB-Konzern ist die nachhaltige weitere Verbesserung der Ertragskraft.

Im Geschäftsjahr 2017 wird insgesamt mit einer leicht positiven Entwicklung des Beteiligungsergebnisses gerechnet.

Die DBAG sollte im Geschäftsjahr 2017 Verbesserungen auf der Aufwandsseite erzielen. Zudem werden die Sonderbelastungen von Effekten im Zusammenhang mit der Verschmelzung der DB ML AG wegfallen. In der Folge erwarten wir ein Betriebsergebnis sowie ein Jahresergebnis spürbar über dem Niveau des Berichtjahres.

> **Finanzlage**

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch im Geschäftsjahr 2017 eine hohe Priorität für den DB-Konzern. Der DB-Konzern konzentriert sich darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel darstellt. Die Liquiditätsprognose erfolgt monatsweise rollierend anhand eines Liquiditätsplans für zwölf Monate.

Im Geschäftsjahr 2017 haben wir fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in Höhe von rund 2,1 Mrd. € zu tilgen. Der Finanzmittelbedarf wird durch die Emission von öffentlichen und nicht öffentlichen Anleihen gedeckt. Emissionsbegleitend sind Roadshows in Europa und Asien geplant.

Es wird davon ausgegangen, dass sich durch die Finanzierungsmaßnahmen die Struktur der Passivseite der Bilanz in Bezug auf den Anteil des kurz- und langfristigen Fremdkapitals nicht wesentlich verändern wird, da die Maßnahmen überwiegend der Refinanzierung von auslaufenden Finanzschulden dienen.

Für seine Kapitalmarktaktivitäten verfügt der DB-Konzern unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus dem Debt-Issuance- und dem Commercial-Paper-Programm. Die garantierten Kreditfazilitäten dienen

als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch im Geschäftsjahr 2017 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften werden auch im Geschäftsjahr 2017 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden sich im Geschäftsjahr 2017 weiterhin auf hohem Niveau bewegen.

Der Eigentümer der DB AG hat sich im Berichtsjahr entschlossen, die DB AG im Geschäftsjahr 2017 durch eine Kapitalerhöhung um 1 Mrd. € zu unterstützen, wovon 0,5 Mrd. € einer zusätzlichen Freigabe durch den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags bedürfen. Zudem soll die geplante Dividendenzahlung im Geschäftsjahr 2017 um 350 Mio. € reduziert werden.

Der DB-Konzern geht allerdings davon aus, die Netto-Investitionen sowie die Dividendenzahlung an den Bund nicht vollständig aus der Innenfinanzierung und der Kapitalerhöhung abdecken zu können. Daher werden die Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2017 voraussichtlich über dem Niveau des Berichtsjahresendes liegen.

Seine M&A-Aktivitäten wird der DB-Konzern im Geschäftsjahr 2017 selektiv und fokussiert fortführen. Er erwartet hieraus im Geschäftsjahr 2017 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Finanzlage.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB AG, des DB-Konzerns, seiner Geschäftsfelder und einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Die DB AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

▶▶▶ Jahresabschluss

▶ Gewinn- und Verlustrechnung / S.68

▶ Bilanz / S.68

▶ Kapitalflussrechnung / S.69

▶ Entwicklung des Anlagevermögens / S.70

▶ Anhang / S.70

▶ Anteilsbesitzliste / S.84

▶ Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers / S.94

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015 vergleichbar	2015
Umsatzerlöse	(17)	997	0	0
Bestandsveränderungen		0	0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		1	0	0
Gesamtleistung		998	0	0
Sonstige betriebliche Erträge	(18)	1.511	1.934	1.362
Materialaufwand	(19)	-349	-133	-100
Personalaufwand	(20)	-647	-642	-320
Abschreibungen		-20	-18	-10
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(21)	-2.846	-3.103	-1.036
		-1.353	-1.962	-104
Beteiligungsergebnis	(22)	293	592	129
Zinsergebnis	(23)	-339	-633	-326
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(24)	6	-1	1
Ergebnis nach Steuern		-1.393	-2.004	-300
Jahresfehlbetrag		-1.393	-2.004	-300
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		3.225	4.375	4.375
Bilanzgewinn		1.832	2.371	4.075

Bilanz

> Aktiva

Per 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015 vergleichbar	2015
A. ANLAGEVERMÖGEN				
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	3	-	-
Sachanlagen	(2)			
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		57	28	1
davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		54	22	1
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		0	0	0
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		0	0	0
Sonstige Maschinen und maschinelle Anlagen		2	2	1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		26	27	24
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		0	1	0
		85	58	26
Finanzanlagen	(2)	33.829	33.306	26.339
		33.917	33.364	26.365
B. UMLAUFVERMÖGEN				
Vorräte	(3)	1	1	1
Vermögensgegenstände	(4)	6.006	5.816	6.565
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		3.327	3.450	3.444
		9.334	9.267	10.010
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	2	3	1
		43.253	42.634	36.376

> Passiva

Per 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015 vergleichbar	2015
A. EIGENKAPITAL				
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	5.310	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	3.563	3.563	3.563
Bilanzgewinn	(9)	1.832	2.371	4.075
		12.855	13.394	15.098
B. SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGENANTEIL	(10)	1	3	0
C. RÜCKSTELLUNGEN	(11)	4.906	4.863	3.462
D. VERBINDLICHKEITEN	(12)	25.450	24.333	17.775
E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(13)	41	41	41
		43.253	42.634	36.376

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015
Periodenergebnis (Jahresfehlbetrag)		-1.393	-300
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		562	10
Zunahme/Abnahme (-) der Pensionsrückstellungen		6	-4
Cashflow		-825	-294
Zunahme/Abnahme (-) der übrigen Rückstellungen		-125	-206
Zunahme (-)/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-46	41
Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-22	2
Gewinn (-)/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		-789	0
Verluste aus Verschmelzung DB MLAG und DB Dienstleistungen		1.704	0
Zinsergebnis		339	326
Beteiligungserträge (EAV, Dividenden)		-835	-129
Ertragsteuererträge (-)/-aufwendungen		-6	-1
Ertragsteuererstattungen/-zahlungen (-)		5	-8
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		-600	-269
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		7	0
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände		-17	-7
Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen		2.759	532
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		-3.037	-35
Auszahlung für den Erwerb von Deckungsvermögen		-7	-2
Zunahme (-)/Abnahme der Forderungen aus Cashpooling		-141	-2.710
Einzahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		63	0
Erhaltene Zinsen		490	479
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		1.216	860
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus EAV		-356	-66
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		977	-949
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-3	0
Einzahlung aus der Aufnahme von Finanzkrediten		2.101	2.510
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		-2.497	-19
Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		1.419	62
Gezahlte Zinsen		-648	-473
Gezahlte Dividenden an Gesellschafter		-850	-700
Auszahlungen für von/an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) ²⁾		-50	-33
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-528	1.347
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		-151	129
Zugang Finanzmittelfonds aufgrund der Verschmelzung DB MLAG		6	-
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode ³⁾		3.212	3.083
Finanzmittelfonds am Ende der Periode⁴⁾	(23)	3.067	3.212

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

²⁾ Davon - 49 Mio € (im Vorjahr: -26 Mio. €) aus Schuldbeitritt DB AG.

³⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 3.327 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 260 Mio. €.

⁴⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 3.444 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 232 Mio. €.

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert				
	Vortrag per 01.01. 2016	Ver-schmel-zungen	Zu-gänge	Umbu-chun-gen	Ab-gänge	Stand per 31.12. 2016	Vortrag per 01.01. 2016	Ver-schmel-zungen	Zu-gänge	Umbu-chun-gen	Ab-gänge	Stand per 31.12. 2016	Stand per 31.12. 2016	Stand per 31.12. 2015 (ver-gleich-bar)	Stand per 31.12. 2015
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE															
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Geleistete Anzahlungen	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
SACHANLAGEN															
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	0	8	0	0	-4	4	0	-2	0	0	1	-1	3	6	0
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3	61	38	0	-9	93	-2	-40	-6	0	9	-39	54	22	1
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	3	69	38	0	-13	97	-2	-42	-6	0	10	-40	57	28	1
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Gleisanlagen, Streckenaus-rüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr															
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	2	3	1	0	-2	4	-1	-2	0	0	1	-2	2	2	1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	56	45	13	1	-14	101	-32	-42	-14	0	13	-75	26	27	24
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	1	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	61	118	52	0	-29	202	-35	-86	-20	0	24	-117	85	58	26
FINANZANLAGEN															
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	13.777	5.500	766	0	-1.708	18.335	0	-857	-540	0	634	-763	17.572	18.420	13.777
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	12.526	2.304	2.502	0	-1.130	16.202	0	0	0	0	0	0	16.202	14.830	12.526
3. Beteiligungen	36	49	1	0	-2	84	0	-34	-2	0	2	-34	50	51	36
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	5	0
5. Sonstige Ausleihungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	26.339	7.858	3.269	0	-2.840	34.626	0	-891	-542	0	636	-797	33.829	33.306	26.339
Anlagevermögen insgesamt	26.400	7.976	3.324	0	-2.869	34.831	-35	-977	-562	0	660	-914	33.917	33.364	26.365

Anhang

Die Gesellschaft unterliegt dem deutschen Handelsrecht. Sie ist wie folgt im Handelsregister eingetragen:

Firma: Deutsche Bahn AG

Sitz: Berlin

Registergericht: Berlin-Charlottenburg

Handelsregisternummer: HRB 50 000 B

Der Jahresabschluss der Deutsche Bahn AG (DBAG) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) für große Kapitalgesellschaften im Sinne des § 267 Abs. 3 HGB in der Fassung des am 23. Juli 2015 in Kraft getretenen Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) und des Aktiengesetzes (AktG) in der aktuell gültigen Fassung sowie der

Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind – soweit zulässig – gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst.

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

> (1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind, mit Ausnahme der sich durch die Einführung des BilRUG ergebenden Änderungen, gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert. Sich ergebende Änderungen werden gegebenenfalls an der betroffenen Stelle dieses Anhangs erläutert.

Mit Wirkung vom 26. August 2016 wurde die DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2016 auf die DB AG verschmolzen. Damit wurde auch die davor wirksam gewordene Verschmelzung der DB Dienstleistungen GmbH auf die DB ML AG in den Jahresabschluss der DB AG einbezogen. Zur Vergleichbarkeit der Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung wurden konsolidierte Vorjahreswerte ermittelt und entsprechend dargestellt. Bezüglich der ebenfalls im Berichtsjahr auf die DB ML AG verschmolzenen Arriva Europe GmbH wurde auf die Einbeziehung in die konsolidierten Vorjahreswerte verzichtet, da sich hieraus keine wesentlichen Auswirkungen ergeben hätten.

Durch die Anpassung der Definition von Altersversorgungsverpflichtungen gemäß der Änderung des IDW RS HFA 30 hinsichtlich der Freistellungsverpflichtungen aus Schuldbeitritt mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis werden bei der DB AG abweichend von der bisherigen Bilanzierung als sonstige Rückstellung die übernommenen Verpflichtungen der Tochterunternehmen als Pensionsrückstellungen bilanziert. Insofern bleibt der Charakter der Altersversorgungsverpflichtung im Sinne des HGB auch beim Schuldbeitretenden erhalten. Die Ausweisänderung wurde in den konsolidierten Vorjahreswerten berücksichtigt. Dadurch haben sich zum 31. Dezember 2015/1. Januar 2016 (unter Berücksichtigung der Verschmelzung der DB ML AG auf die DB AG) die Pensionsrückstellungen um 1.594 Mio. € erhöht, die sonstigen Rückstellungen haben sich analog vermindert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) seit dem Berichtsjahr das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen, soweit diese durch die Fertigung veranlasst sind. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Anschaffungspreisminderungen, die dem Vermögensgegenstand einzeln zugeordnet werden können, werden von den Anschaffungskosten abgesetzt.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear pro rata temporis. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3-5
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10-75
Gleisanlagen	13-26
Übrige bauliche Anlagen	8-60
Signalanlagen	10-40
Fernmeldeanlagen	5-20
Schienenfahrzeuge	10-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-15

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.000 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, ausgewiesen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird überwiegend die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen).

Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- beziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Kassenbestände und Bankguthaben sowie Wertpapiere des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten bewertet, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen.

Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist der § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB AG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (sogenannte Contractual-Trust-Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Die Erträge aus der Bewertung des Deckungsvermögens zum Zeitwert sind grundsätzlich ausschüttungsgesperrt. Durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen und Gewinnvorträge gemäß § 268 Abs. 8 HGB in ausreichender Höhe ist jedoch keine Ausschüttungssperre entstanden.

Die DBAG hat langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis einer Mitteilung des Treuhänders. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine ausschüttungsgesperrten Erträge entstanden.

In Vorjahren wurden steuerlich zulässige Abschreibungen genutzt. Neben den planmäßigen Abschreibungen wurden Sonderabschreibungen nach § 4 Fördergebietsgesetz vorgenommen. Zusätzlich wurde von der Möglichkeit der Investitionsrücklage nach § 6b EStG Gebrauch gemacht. Der Unterschiedsbetrag zwischen den steuerlich zulässigen Abschreibungen und den nach § 253 HGB i. V. m. § 279 HGB (alte Fassung) zulässigen handelsrechtlichen Abschreibungen ist gemäß § 247 Abs. 3 HGB (alte Fassung) als Sonderposten mit Rücklageanteil passiviert. Vom Beibehaltungswahlrecht nach Art. 67 Abs. 3 EGHGB wurde Gebrauch gemacht. Die Auflösung des Sonderpostens erfolgt nach Maßgabe des Steuerrechts.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2016 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB in diesem Jahresabschluss erstmals mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn (bisher: sieben) Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (3,22%) ergibt sich zum 31. Dezember 2016 ein Unterschiedsbetrag von 155 Mio. €, der gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB potenziell ausschüttungsgesperrt ist. Die entsprechenden Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2016 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2016
Rechnungszinsfuß	4,00
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,60
Erwartete Rentenentwicklung	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,66

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden

Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 1,75 % (Altersteilzeit) und 2,50 % (Jubiläum, Sterbegeld und mittelbare Altersversorgung) angewendet.

Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. Soweit Aufwendungen wahrscheinliche, aber ihrem Eintrittszeitpunkt nach unbestimmte Verpflichtungen gegenüber Dritten darstellen, werden sie bei den sonstigen Rückstellungen bilanziert.

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Rückstellungen berücksichtigt.

Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % erfasst.

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden grundsätzlich mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Bei den Rückstellungen für ökologische Altlasten kommt ein risikoadjustierter Zinssatz von 0,08 % (im Vorjahr: 0,28 %) zur Anwendung. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden grundsätzlich im Zinsergebnis ausgewiesen.

Die Bewertung der Steuerrückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Vor dem Bilanzstichtag getätigte Ausgaben beziehungsweise Einnahmen, die Aufwand beziehungsweise Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen, werden als aktive beziehungsweise passive Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen.

Die DBAG hat in Ausübung des Wahlrechts des § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB keine latenten Steuern aktiviert.

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit Grundgeschäften (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden. Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst (sogenannte Einfrierungsmethode). Insoweit erfolgt die Nichtanwendung der §§ 249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256a HGB.

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs am Bilanzstichtag.

Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Eine Kreditrisikoadjustierung der ermittelten Marktwerte wird bei unbesicherten Derivatetrans-

aktionen anhand der am Markt beobachtbaren CDS-Werte vorgenommen. Das Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten betreibt die DBAG grundsätzlich auf besicherter Basis.

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DBAG dem BEV die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

Anfallende Aufwendungen für Abfindungszahlungen werden im Personalaufwand ausgewiesen, da es sich regelmäßig um Entgelte für im Rahmen des Beschäftigungsverhältnisses geleistete Dienste handelt.

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 16 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

> Erläuterungen zur Bilanz

> (2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf Seite 70 dargestellt.

Im Berichtsjahr wurden 542 Mio. € (im Vorjahr vergleichbar: 303 Mio. €; im Vorjahr: 0 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen sowie außerplanmäßige Abschreibungen auf Grundstücke von 0 Mio. € (im Vorjahr vergleichbar: 3 Mio. €; im Vorjahr: 0 Mio. €) vorgenommen. Davon entfallen auf voraussichtlich dauerhafte Wertminderung 259 Mio. € und auf voraussichtlich vorübergehende Wertminderung 283 Mio. €.

Zuschreibungen erfolgten im Umfang von 0 Mio. € (im Vorjahr vergleichbar: 200 Mio. €; im Vorjahr: 0 Mio. €).

> (3) Vorräte

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015 vergleichbar	31.12. 2015
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	1	1
Insgesamt	1	1	1

> (4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12. 2016	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12. 2015 vergleichbar	31.12. 2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5	0	4	2
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	5.913	-	5.765	6.475
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5	-	4	0
Sonstige Vermögensgegenstände	83	0	43	88
Insgesamt	6.006	0	5.816	6.565

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 1 Mio. € (im Vorjahr vergleichbar: 1 Mio. €; im Vorjahr: 1 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus dem Cashpooling (3.281 Mio. €; im Vorjahr vergleichbar: 3.140 Mio. €; im Vorjahr: 5.585 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, kurzfristige Darlehen und Zinsen; insgesamt 2.256 Mio. €; im Vorjahr vergleichbar: 2.255 Mio. €; im Vorjahr: 548 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (195 Mio. €; im Vorjahr vergleichbar: 211 Mio. €; im Vorjahr: 211 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (181 Mio. €; im Vorjahr vergleichbar: 159 Mio. €; im Vorjahr: 131 Mio. €).

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten wie im Vorjahr fast ausschließlich Forderungen aus Finanzierung.

Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen im Wesentlichen Forderungen an die Finanzverwaltung, debitorische Kreditoren, Zinsabgrenzungen sowie Forderungen aus Kartellverfahren.

> (5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten enthalten im Wesentlichen die abgegrenzten Aufwendungen aus einer Versicherungsprämie für das Jahr 2017.

> (6) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der DB AG beträgt unverändert 2.150 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der Bundesrepublik Deutschland gehalten.

> (7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beläuft sich auf unverändert 5.310 Mio. €.

> (8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen gemäß § 266 Abs. 3 HGB andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2016 einen Betrag in Höhe von unverändert 3.563 Mio. € aus.

> (9) Bilanzgewinn

Aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 4.075 Mio. € wurde im Berichtsjahr eine Dividende von 850 Mio. € ausgeschüttet. Im Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2016 in Höhe von 1.832 Mio. € ist ein Gewinnvortrag von 3.225 Mio. € enthalten.

> (10) Sonderposten mit Rücklageanteil

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015 vergleichbar	31.12. 2015
Sonderposten			
gemäß § 6b EStG	1	2	-
gemäß § 4 Fördergebietsgesetz	0	1	-
Insgesamt	1	3	-

Im Berichtsjahr wurden die Sonderposten um 2 Mio. € aufgelöst (im Vorjahr: 2 Mio. €).

> (11) Rückstellungen

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015 ver- gleich- bar	31.12. 2015
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.110	2.115	250
Steuerrückstellungen	101	96	80
Sonstige Rückstellungen	2.695	2.652	3.132
Insgesamt	4.906	4.863	3.462

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 53 Mio. € (im Vorjahr vergleichbar: 52 Mio. €; im Vorjahr: 28 Mio. €).

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und pensionsähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (104 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Verpflichtungen (127 Mio. €) verrechnet. Dabei betragen der beizulegende Zeitwert des Deckungsvermögens 104 Mio. € und die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens 97 Mio. €.

Am 13. Dezember 2012 – mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 – hat die DB AG mit der DB ML AG sowie mit weiteren Tochtergesellschaften den schuldbeitragsfreien Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter, an aktive und ehemalige Mitarbeiter der Tochtergesellschaften erteilter Pensionszusagen vereinbart. Im Gegenzug haben die Tochtergesellschaften eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen abzüglich der Aktivwerte übertragener Rückdeckungsversicherungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfassen die Tochtergesellschaften den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (50 Mio. €, im Vorjahr: 38 Mio. €) und leisten für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG. Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen beziehungsweise von den aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet beziehungsweise durch die DB AG erstattet.

Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG in Höhe von 1.590 Mio. € (im Vorjahr vergleichbar: 1.594 Mio. €; im Vorjahr: 879 Mio. €) bilanziert.

Die Tochtergesellschaften und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der betreffenden Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015 ver- gleich- bar	31.12. 2015
Verpflichtungen im Personalbereich	126	128	72
Restrukturierungsmaßnahmen	430	509	295
Besondere Teilzeit im Alter	95	102	40
Ökologische Altlasten	982	1.014	1.014
Rückgabeverpflichtungen	29	29	29
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	29	34	34
Schuldbeitritt	-	-	879
Übrige Risiken	1.004	836	769
Insgesamt	2.695	2.652	3.132

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Tantiemen, mittelbare Altersvorsorgeverpflichtungen, Urlaubsansprüche und Alterszeitansprüche.

Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen entfallen auf eine Verlustausgleichsverpflichtung gegenüber der DB JobService GmbH sowie auf weitere Restrukturierungsprozesse.

Die Rückstellung für besondere Teilzeit im Alter wurde auf Grundlage des Demografietarifvertrags für Mitarbeiter der DB AG und ihrer Tochterunternehmen gebildet.

Die Rückstellungen für ökologische Altlasten beziehen sich in erster Linie auf die Beseitigung von vor dem 1. Juli 1990 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Hierfür wurde bereits in der Eröffnungsbilanz der Deutschen Reichsbahn ein entsprechender Betrag in Höhe von 2,9 Mrd. € zurückgestellt und unverändert in die Eröffnungsbilanz der DB AG übernommen.

Rückstellungen für mögliche Rückgabeverpflichtungen wurden für Risiken aus Restitutionsansprüchen für Grundstücke im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gebildet.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Rückstellungen für:

- ▶ Reaktivierungs- und Rückbaumaßnahmen (Stilllegung von Anlagen),
- ▶ Verpflichtungen aus der Umsetzung der Immobilienneuzuordnung,
- ▶ ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen,
- ▶ die gesetzlich vorgeschriebene Aufbewahrung von Geschäftsunterlagen für die wesentlichen Konzernunternehmen (Archivierungskosten),
- ▶ Prozessrisiken.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (9 Mio. € beizulegender Zeitwert; 9 Mio. € Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (9 Mio. €) verrechnet.

Den gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB und § 268 Abs. 8 HGB ansonsten zur Ausschüttung gesperrten Beträgen stehen ausreichend freie Rücklagen gegenüber, sodass keine Ausschüttungssperre entstanden ist.

> (12) Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12. 2016	davon mit Restlaufzeit			31.12. 2015 ver- gleich- bar	31.12. 2015
		bis 1Jahr	größer 1Jahr	über 5Jahre		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	260	260	-	-	232	232
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	32	32	0	-	38	15
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	24.807	7.134	17.673	10.023	23.714	17.193
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	207	7	200	200	206	202
Sonstige Verbindlichkeiten	144	74	70	35	143	133
davon aus Steuern	15	15	-	-	53	48
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	0	0
Insgesamt	25.450	7.507	17.943	10.258	24.333	17.775
davon zinspflichtig	24.048				23.257	16.931

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Darlehen gegenüber der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, (19.120 Mio. €; im Vorjahr vergleichbar: 18.529 Mio. €; im Vorjahr: 16.229 Mio. €), Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling (4.398 Mio. €; im Vorjahr vergleichbar: 2.979 Mio. €; im Vorjahr: 300 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, weitere Darlehen und Zinsen; insgesamt 1.048 Mio. €; im Vorjahr vergleichbar: 1.983 Mio. €; im Vorjahr: 442 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (140 Mio. €; im Vorjahr vergleichbar: 125 Mio. €; im Vorjahr: 132 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (101 Mio. €; im Vorjahr vergleichbar: 98 Mio. €; im Vorjahr: 90 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten unter anderem ein langfristiges verzinsliches Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 200 Mio. € (im Vorjahr vergleichbar: 200 Mio. €; im Vorjahr: 200 Mio. €). Dieses Darlehen muss aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaft DB Fernverkehr AG.

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

Eine zusammenfassende Auflistung der Finanzschulden und weitere Erläuterungen hierzu sind unter Punkt (15) zu finden.

> (13) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen, Baukostenzuschüssen und Ausgleichszahlungen im Zusammenhang mit der Verlängerung von Mietverträgen.

> (14) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015 vergleichbar	31.12. 2015
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	4.079	3.961	5.758
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	4.073	3.940	5.744

Die DB AG hat zugunsten der DB Finance für ein mit dieser im Umfang von maximal 2 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die per 31. Dezember 2016 mit 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) valutierte. Darüber hinaus bürgt die DB AG für die Rückzahlung von durch die DB Finance emittierten Anleihen in Höhe von 475 Mio. € (im Vorjahr vergleichbar: 531 Mio. €, im Vorjahr: 2.831 Mio. €).

Die DB AG hat unbeschränkte Bürgschaften für verbundene Unternehmen ausgegeben. Hierbei handelt es sich um Patronats- und Organschaftserklärungen sowie um Vertragserfüllungsbürgschaften. Da zum Stichtag keine verlässliche Ermittlung der Verpflichtung aus diesen Bürgschaften möglich ist, werden die betroffenen Bürgschaften zum Stichtag mit einem Erinnerungswert ausgewiesen.

Die zugunsten verbundener und assoziierter Unternehmen eingegangenen Verpflichtungen aus Bürgschafts- und Gewährleistungsverträgen gegenüber Dritten waren nicht zu passivieren, da die zugrunde liegenden Verbindlichkeiten durch die verbundenen und assoziierten Unternehmen voraussichtlich erfüllt werden können und daher mit einer Inanspruchnahme nicht zu rechnen ist.

> (15) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015 vergleichbar	31.12. 2015
Bestellobligo für Investitionen	1	2	1
Ausstehende Einlagen	438	434	434
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.876	1.560	1.543
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	57	71	71
Insgesamt	2.315	1.996	1.978

Die ausstehenden Einlagen betreffen die EUROFIMA.

Insgesamt wurden im Berichtsjahr Leasingraten in Höhe von 19 Mio. € (im Vorjahr vergleichbar: 35 Mio. €; im Vorjahr: 35 Mio. €) gezahlt.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die nachfolgende Tabelle zeigt zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten (per 31. Dezember 2016), untergliedert nach Fristigkeiten:

in Mio. €	Nominalwert	Barwert
MIET- UND ANDERE DRITTSCHULDVERHÄLTNISSE		
fällig bis 1 Jahr	264	260
fällig 1 bis 5 Jahre	805	731
fällig über 5 Jahre	807	597
Insgesamt	1.876	1.588

> (16) Finanzinstrumente

Die DB AG als Treasury-Zentrum des DB-Konzerns ist für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte zuständig. Bei den Arbeitsabläufen besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Disposition und Handel einerseits (Front Office) sowie Abwicklung und Kontrolle andererseits (Back Office). Das Treasury-Zentrum operiert auf den Finanzmärkten unter sinngemäßer Anwendung der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht aufgestellten Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute und unterliegt der regelmäßigen internen Revision.

A. Originäre Finanzinstrumente

Die DB Finance hat per 31. Dezember 2016 Kredite über insgesamt 19.120 Mio. € an die DB AG ausgereicht. Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

Im Berichtsjahr wurden sechs börsennotierte Anleihen über 1.481 Mio. € sowie zwei nicht börsennotierte Anleihen über 60 Mio. € der DB Finance planmäßig getilgt. Die dazugehörigen Darlehen waren an die DB AG weitergereicht worden, mit Ausnahme eines Teilbetrags in Höhe von umgerechnet 33 Mio. € einer HKD-Anleihe, der als Kredit an Schenker Int. (HK) vergeben wurde.

Im Berichtsjahr wurden durch die DB Finance fünf neue Anleihen mit einem Gesamtwert von 2.141 Mio. € emittiert. Dabei handelt es sich um börsennotierte Anleihen über zweimal 500 Mio. €, 350 Mio. €, 750 Mio. € und 350 Mio. HKD (41 Mio. €). Die aufgenommenen Euro-Mittel wurden als Darlehen an die DB AG weitergeleitet, während die HKD-Emission direkt an Schenker Int. (HK) weitergeleitet wurde.

Weiterhin besteht ein langfristiges verzinsliches Darlehen der EUROFIMA in Höhe von 200 Mio. € (im Vorjahr: 200 Mio. €).

Der DB AG standen per 31. Dezember 2016 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance in einem Gesamtvolumen von 2.080 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 1.980 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2016 in Anspruch genommen.

B. Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreissrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen beziehungsweise antizipierten Grundgeschäften (zum Beispiel Anleihen, Commercial Paper und geplanter Energiebedarf). Spekulationsgeschäfte sind nicht erlaubt. Einsatz, Abwicklung und Kontrolle von derivativen Finanzgeschäften sind durch interne Richtlinien geregelt. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt. Sofern die Voraussetzungen vorliegen, werden stets Bewertungseinheiten gebildet.

Sämtlicher Absicherungsbedarf innerhalb des DB-Konzerns wird grundsätzlich über die DB AG abgewickelt und von dieser extern eingedeckt. Daher wird unterschieden zwischen Transaktionen der DB AG mit externen Kontrahenten (Banken) und der Weiterreichung solcher externen Geschäfte innerhalb des Konzernverbundes (Spiegelgeschäfte).

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken werden Zinsswaps und Zinsbegrenzungs geschäfte abgeschlossen. Zum Jahresende befand sich kein derartiges Geschäft im Bestand der DB AG.

Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisenswaps/-forwards abgeschlossen. Der Bestand an Devisenswaps stieg bedingt durch ein höheres Geldanlagevolumen der Tochtergesellschaften um 146 Mio. € auf 938 Mio. €. Das Volumen der Devisenforwards erhöhte sich aufgrund höherer Sicherungsaktivitäten der Tochtergesellschaften um 35 Mio. € auf 973 Mio. €. Da die Refinanzierung des DB-Konzerns auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-Währungs-Swaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Weiterhin werden im Konzernverbund interne Fremdwährungsdarlehen vergeben, die die DB AG extern absichert. Im Berichtsjahr sank das Volumen der Zins- und Währungsswaps auf 4.639 Mio. €, da in diesem Jahr keine Zahlungsströme von neu emittierten Fremdwährungsanleihen in Euro getauscht wurden.

Energiepreissrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dielektrikstoff und aus Strombezugsverträgen mit Kohle- und Ölpreisbindung. Das Volumen der Dieselderivate stieg um 0,2 Mio. t auf 1,3 Mio. t, da die Neuabschlüsse das Volumen der auslaufenden Geschäfte überkompensierten. Neue Kohle- und Schwerölsicherungen wurden im Berichtsjahr nicht abgeschlossen, sodass sich der jeweilige Sicherungsumfang entsprechend reduzierte.

Das Nominalvolumen der nachfolgend dargestellten Sicherungsgeschäfte stellt die Summe aller Kauf- und Verkaufsbeträge dar, die den Geschäften zugrunde liegen. Bei auf Diesel, Kohle oder Heizöl basierenden Geschäften wird die Tonnage angegeben. Die Höhe des Nominalvolumens erlaubt Rückschlüsse auf den Umfang des Einsatzes von derivativen Finanzinstrumenten, gibt aber nicht das Risiko aus dem Einsatz von Derivaten wieder.

Der Marktwert eines Finanzderivats entspricht dem Preis für die Auflösung beziehungsweise Wiederbeschaffung des Geschäfts. Für die Bewertung der Derivate wurden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle unter Zugrundelegung marktgerechter Zinsstrukturkurven verwendet. Die dabei anzusetzenden Marktdaten wurden aus Marktinformationssystemen wie Reuters oder Bloomberg übernommen. Dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt.

Als Kreditrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch die Nichterfüllung seitens der Vertragspartner bezeichnet (»Ausfallrisiko«). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der Geschäfte dar, bei denen Ansprüche unsererseits gegenüber den Vertragspartnern bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimiten wird das Ausfallrisiko aktiv gesteuert. Um das Adressenausfallrisiko aus Derivaten zu minimieren, hat die DB AG mit ihren Kernbanken Besicherungsanträge (Credit Support Agreements; CSA) abgeschlossen. In den CSA wurde die wechselseitige Stellung von Barsicherheiten für Zins- und Zins-Währungsswaps sowie Energiederivate vereinbart.

Die nachfolgende Angabe zum Kreditrisiko gibt die einfache Summe aller Einzelrisiken wieder und bezieht sich auf externe Kontrahenten.

Nominal- und Marktwert der Zins- und Zins-Währungs-Swaps

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Nominalvolumen mit Externen	4.639	5.306
Marktwert der Derivate (Externe)	113	98
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	0	765
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	0	49

Am 31. Dezember 2016 bestand das Portfolio im Wesentlichen aus Zins-Währungs-Swaps hauptsächlich mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Ausleihungen an verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit liegt unter 14 Jahren. Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basiert überwiegend aus dem Auslaufen von Geschäften mit negativem Marktwert, die teilweise durch die Wechselkursentwicklung (insbesondere des britischen Pfundes) kompensiert wurde. Eine Drohverlustrückstellung war nicht zu bilden, da den unrealisierten Verlusten im Rahmen der gebildeten Bewertungseinheiten entsprechende unrealisierte Gewinne aus den Grundgeschäften gegenüberstehen. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

Nominal- und Marktwert der Devisenswaps/-forwards

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Nominalvolumen mit Externen	1.911	1.730
davon Devisenswaps	938	792
davon Devisenforwards	973	938
Marktwert der Derivate (Externe)	8	3
davon Devisenswaps	13	1
davon Devisenforwards	-5	2
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	388	1.145
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	0	-3

Die per 31. Dezember 2016 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit beträgt drei Jahre. Die Geschäfte mit externen Kontrahenten wurden teilweise an Tochtergesellschaften durchgeleitet. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

Nominal- und Marktwert der Energiederivate

Dieselmotoren in t beziehungsweise Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Nominalvolumen mit Externen	1.338.000	1.074.000
Marktwert der Derivate (Externe)	-14	-281
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.338.000	1.074.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	14	281

Gas, Heizöl in t beziehungsweise Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Nominalvolumen mit Externen	0	96.000
Marktwert der Derivate (Externe)	0	-24
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	0	96.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	0	24

Kohle, BAFA in t SKE beziehungsweise Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Nominalvolumen mit Externen	300.000	660.000
Marktwert der Derivate (Externe)	-4	-21
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	300.000	660.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	4	21

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand per 31. Dezember 2016 sowohl aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr als auch aus Geschäften mit längeren Laufzeiten. Die maximale Laufzeit beträgt neun Jahre. Die Transaktionen wurden an die DB Energie GmbH durchgeleitet beziehungsweise direkt an Tochtergesellschaften im Segment DB Arriva weitergereicht. Die positive Wertentwicklung der externen Energiederivate geht auf den starken Preisanstieg an den Energiemärkten zurück. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, Grund- und Sicherungsgeschäft stimmen jeweils überein. Die gesicherten Risiken werden vollständig kompensiert.

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Dollar-Offset- beziehungsweise Hypothetische-Derivate-Methode. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen.

Bei Energiepreisderivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der linearen Regression überprüft. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch eine lineare Regression der realisierten Cashflows aus Grund- und Sicherungsgeschäft. Die Ineffektivität wird unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode ermittelt.

Kreditrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate mit Externen

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate	399	398

Die Kreditrisiken sind im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert geblieben und begründen sich im Wesentlichen durch die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 87 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von A1. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa2 auf.

> Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

Die Definition der Umsatzerlöse nach § 2 277 Abs. 1 HGB hat durch die Einführung des BilRUG mit Wirkung zum 1. Januar 2016 eine erhebliche Änderung erfahren. Infolgedessen war die Umgliederung von Erlösen, die zuvor als sonstige betriebliche Erträge klassifiziert wurden, in die Umsatzerlöse erforderlich. Daher ist die Vergleichbarkeit der Umsatzerlöse und der sonstigen betrieblichen Erträge mit den jeweiligen Beträgen des Vorjahres eingeschränkt. Wären die Bestimmungen des BilRUG schon im Vorjahr anwendbar gewesen, so wären für das Vorjahr Umsatzerlöse in Höhe von 774 Mio. € (im Vorjahr vergleichbar: 1.042 Mio. €) und sonstige betriebliche Erträge von 589 Mio. € (im Vorjahr vergleichbar: 892 Mio. €) auszuweisen.

> (17) Umsatzerlöse

in Mio. €	2016	2015 vergleichbar	2015
Vermietung und Verpachtung	273	-	-
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	724	-	-
Insgesamt	997	-	-

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

> (18) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2016	2015 vergleich- bar	2015
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	-	732	446
davon Verkauf von Material und Energie	-	3	3
davon sonstige Leistungen Dritte	-	729	443
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	18	295	322
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	23	30	29
Erträge aus der Erstellung von Anlagevermögen	-	38	37
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	3	5	5
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	2	20	0
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	834	8	0
Erträge aus der Zuschreibung auf Finanzanlagen	-	200	-
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (einschließlich sonstiger Steuern)	240	208	168
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0	0
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten	2	2	-
Währungskursgewinne	17	10	6
Übrige Erträge	390	386	349
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	16	15	15
davon sonstige übrige Erträge	356	371	334
Insgesamt	1.511	1.934	1.362
davon periodenfremd	1.076	436	168

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betreffen im Wesentlichen die Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen.

Die periodenfremden Erträge umfassen im Wesentlichen die Erträge aus Anlagenabgängen und aus der Auflösung von Rückstellungen.

Infolge der Neudefinition der Umsatzerlöse durch das BilRUG wurden wesentliche Beträge der ehemals sonstigen betrieblichen Aufwendungen in den Materialaufwand umgegliedert. Dadurch ist die Vergleichbarkeit des Materialaufwands und der sonstigen betrieblichen Aufwendungen mit den jeweiligen Beträgen des Vorjahres eingeschränkt. Wären die Bestimmungen des BilRUG schon im Vorjahr anwendbar gewesen, so wären für das Vorjahr ein Materialaufwand in Höhe von 311 € (im Vorjahr vergleichbar: 353 Mio. €) und sonstige betriebliche Aufwendungen von 824 € (im Vorjahr vergleichbar: 2.883 Mio. €) auszuweisen.

> (19) Materialaufwand

in Mio. €	2016	2015 vergleich- bar	2015
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	8	10	9
davon Aufwendungen für Energie	11	12	10
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	3	3	2
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-6	-5	-4
Aufwendungen für bezogene Leistungen	309	78	55
davon Vermietung und Verpachtung	225	-	-
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	28	27	23
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	0	0	0
davon sonstige bezogene Leistungen	56	51	32
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	32	45	36
Insgesamt	349	133	100

Die für selbst erstellte Anlagen bezogenen Lieferungen und Leistungen sind im Materialaufwand erfasst. Die Aktivierung im Anlagevermögen erfolgt über andere aktivierte Eigenleistungen.

> (20) Personalaufwand

in Mio. €	2016	2015 vergleich- bar	2015
LÖHNE UND GEHÄLTER			
für Arbeitnehmer	502	504	252
für zugewiesene Beamte			
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2§21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	30	32	17
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1	1
Gesamt	533	537	270
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG¹⁾			
für Arbeitnehmer	107	98	46
für zugewiesene Beamte			
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2§21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	7	7	4
Gesamt	114	105	50
davon für Altersversorgung	42	35	15
Insgesamt	647	642	320

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

> (21) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2016	2015 vergleich- bar	2015
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	73	308	291
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	59	62	23
Gebühren und Beiträge	12	14	10
Aufwendungen für Versicherungen	45	43	43
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	21	103	2
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	10	10	3
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	27	27	13
Forschungs- und Entwicklungskosten	2	3	1
Sonstige bezogene Dienstleistungen	418	463	452
davon bezogene IT-Leistungen	142	145	35
davon sonstige Kommunikationsdienste	7	10	5
davon sonstige Serviceleistungen	269	308	412
Aufwendungen aus Schadenersatz	10	21	19
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	0	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	1	1
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	1.751	1.705	0
Sonstige betriebliche Steuern	8	0	0
Übrige Aufwendungen	409	343	178
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	17	18	9
davon Währungskursverluste	11	6	4
davon sonstige übrige Aufwendungen	381	319	165
Insgesamt	2.846	3.103	1.036
davon periodenfremd	1.751	1.706	1

Die periodenfremden Aufwendungen ergeben sich im Wesentlichen aus dem Abgang von Finanzanlagen insbesondere durch die Verschmelzung der DB ML AG.

> (22) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2016	2015 vergleichbar	2015
Erträge aus Beteiligungen	7	42	0
davon aus verbundenen Unternehmen	7	42	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.268	1.209	358
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-440	-356	-229
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-542	-303	-
Insgesamt	293	592	129

> (23) Zinsergebnis

in Mio. €	2016	2015 vergleichbar	2015
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	409	408	414
davon aus verbundenen Unternehmen	409	408	414
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	86	53	52
davon aus verbundenen Unternehmen	72	46	47
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-834	-1.094	-792
davon an verbundene Unternehmen	-577	-579	-441
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-219	-477	-313
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	6	4	4
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-6	-4	4
Insgesamt	-339	-633	-326

> (24) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag setzen sich aus periodenfremden Erstattungen in Höhe von 8 Mio. € (im Vorjahr vergleichbar: 1 Mio. €; im Vorjahr: 1 Mio. €) und Zahlungen ausländischer Quellensteuer auf Erträge aus Beteiligungen und Zinsen in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr vergleichbar: 2 Mio. €; im Vorjahr: 0 Mio. €) zusammen.

> Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung auf Seite 69 folgt den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

In der Kapitalflussrechnung sind die Zahlungsströme nach den Bereichen laufende Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Innerhalb des Mittelflusses aus laufender Geschäftstätigkeit wird auch der Cashflow vor Steuern ausgewiesen.

> (25) Finanzmittelfonds

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks) abzüglich jederzeit fälliger Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling werden grundsätzlich nicht in den Finanzmittelfonds einbezogen, da eine Abgrenzung zwischen Finanzierungstätigkeit und der Disposition der liquiden Mittel (DRS 21.34) nicht eindeutig erfolgen kann.

> Sonstige Angaben

> (26) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf den Seiten 84–93 dargestellt.

> (27) Beschäftigte

	2016		2015 vergleichbar		2015	
umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	6.596	6.527	6.692	6.724	3.251	3.242
Zugewiesene Beamte	684	665	736	722	375	365
Zwischensumme	7.280	7.192	7.428	7.446	3.626	3.607
Auszubildende	121	126	131	146	54	56
Insgesamt	7.401	7.318	3.680	7.592	3.680	3.663

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns zur besseren Vergleichbarkeit in Vollzeitpersonen ausgewiesen. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden demnach entsprechend ihrem Anteil an der tariflichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Beamte sind in der Regel mit der Eintragung der DB AG dieser kraft Art. 2 § 12 ENeuOG zugewiesen worden (»zugewiesene Beamte«). Sie arbeiten für die DB AG, ihr Dienstherr ist das BEV.

> (28) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

in Tausend €	2016	2015
Gesamtbezüge des Vorstands	11.386	10.415
davon fixer Anteil	3.840	4.028
davon erfolgsabhängiger Anteil	6.360	1.752
davon aus Anlass der Beendigung der Tätigkeit	1.186	4.635
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	16.037	3.822
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	125.640	68.675
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	955	636

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 3.715 T€, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 6.360 T€ und Leistungen aus Anlass der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses in Höhe von 1.186 T€. Die Gesamtbezüge umfassen auch sonstige Nebenleistungen. Die Vorjahreszahlen sind aufgrund der Verschmelzung der DB ML AG auf die DB AG in Teilbereichen nicht vergleichbar.

Den Mitgliedern des Vorstands wurden im Berichtsjahr keine Kredite und Vorschüsse gewährt.

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Als Aufsichtsrat waren im Berichtsjahr bestellt:**PROF. DR. DR. UTZ-HELLMUTH FELCHT**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
München

- a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016; Vorsitz)
 - ▶ KMW + NEXTER Defense Systems N.V.
(Independent non-executive Director)
 - ▶ CRH plc, Irland
(bis 28. April 2016; Non-executive Member of the Board)
- b) ▶ DB Stiftung gGmbH (Beirat)

ALEXANDER KIRCHNER*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Runkel

- a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016)
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
 - ▶ DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG (Vorsitz)
- b) ▶ DB Stiftung gGmbH (Beirat)

JÜRGEN BEUTTLER*

Leiter Einkauf, Immobilien, Compliance der DB Fernverkehr AG,
Wiesbaden

DR. MICHAEL FRENZEL

Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V.,
Burgdorf

- a) ▶ AXA Konzern AG
- b) ▶ AMEX GBT III B.V. (Board of Directors)

DR.-ING. DR. E.H. JÜRGEN GROSSMANN

Gesellschafter Georgsmarienhütte Holding GmbH,
Hamburg

- a) ▶ BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH
 - ▶ British American Tobacco (Germany) GmbH
 - ▶ British American Tobacco (Industrie) GmbH
 - ▶ SURTECO SE (Vorsitz)
- b) ▶ Hanover Acceptances Limited, London/Großbritannien
 - ▶ RAG Stiftung (Kuratoriumsvorsitz)

DR. INGRID HENGSTER

Mitglied des Vorstands der KfW Bankengruppe,
Frankfurt am Main

- a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016)
 - ▶ Thyssen Krupp AG
- b) ▶ Europäische Investitionsbank (EIB), Luxemburg
(Sachverständiger des Verwaltungsrats)

JÖRG HENSEL*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Vorsitzender des Geschäftsfeldbetriebsrats des
Vorstandsressorts Transport/Logistics,
Vorsitzender des Europäischen Betriebsrats der DB AG,
Hamm

- a) ▶ DB Cargo AG
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) ▶ DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Mitgliedervertreter)

KLAUS-DIETER HOMMEL*

Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Neuenhagen

- a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016)
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - ▶ DEVK Pensionsfonds-AG
 - ▶ DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
 - ▶ DB Regio AG
 - ▶ DB Vertrieb GmbH
 - ▶ DB Fernverkehr AG
- b) ▶ DB Dienstleistungen GmbH (bis 1. Juni 2016; Beirat)

STEFFEN KAMPETER (BIS 24. NOVEMBER 2016)

Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung
der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA),
Minden

- a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016)
- b) ▶ Deutsche Welle Anstalt des öffentlichen Rechts
(Verwaltungsrat)

PROF. DR. SUSANNE KNORRE

Unternehmensberatung,
Hannover

- a) ▶ RÜTGERS Germany GmbH
 - ▶ Norddeutsche Landesbank
 - ▶ STEAG GmbH

LUDWIG KOLLER*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe

- a) ▶ DB Fernverkehr AG
 - ▶ Sparda Bank Baden-Württemberg eG
- b) ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

DR. JÜRGEN KRUMNOW

Selbstständiger Unternehmer,
Wiesbaden

- a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016)
 - ▶ Lenze SE (Vorsitz)
- b) ▶ Peek&Cloppenburg KG (Beirat)

KIRSTEN LÜHMANN

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Hermannsburg

- a) ▶ Nürnberger Beamten-Lebensversicherung AG
 - ▶ BTA Betriebs- und Anlagengesellschaft mbH

HEIKE MOLL*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG,
München

- a) ▶ DB Station&Service AG
- b) ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

FRED NOWKA*

Erster stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Netz AG,
Glinzig

- b) ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(bis 30. Juni 2016; Beirat)

MICHAEL ODENWALD

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur,
Kleinmachnow

- a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016)
 - ▶ DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (bis 21. April 2016; Vorsitz)
 - ▶ Fraport AG

MARIO REISS*

Vorsitzender des Betriebsrats der DB Cargo AG, NL Süd-Ost,
Süptitz

- a) ▶ DB Cargo AG
- b) ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(seit 10. Februar 2016; Beirat)
 - ▶ Versicherungsbeirat Öffentlicher Dienst SIGNAL IDUNA (Beirat)

REGINA RUSCH-ZIEMBA*

Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn-
und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Hamburg

- a) ▶ DB Station&Service AG
 - ▶ DB Fahrwegdienste GmbH
 - ▶ DB ProjektBau GmbH (bis 1. April 2016)
 - ▶ DB Engineering&Consulting GmbH (seit 30. Mai 2016)
 - ▶ DB JobService GmbH
 - ▶ DB Bahnbau Gruppe GmbH
 - ▶ DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Vorsitz)
 - ▶ DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
 - ▶ DEVK Pensionsfonds-AG

JOHANNES SCHMALZL (SEIT 25. NOVEMBER 2016)

Ministerialdirektor im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

- a) ▶ Bundesdruckerei GmbH
 - ▶ Deutsche Gesellschaft für internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

JENS SCHWARZ*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG,
Chemnitz

- a) ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats)
- b) ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

BRIGITTE ZYPRIES (BIS 26. JANUAR 2017)

Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für
Wirtschaft und Energie,
Berlin

- a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016)
 - ▶ Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG)
 - ▶ Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ)
GmbH
 - ▶ Partnerschaften Deutschland
PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH (seit 30. August 2016)

Aufsichtsratsausschüsse**MITGLIEDER DES PRÄSIDENTIAUSSCHUSSES**

- ▶ Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
- ▶ Alexander Kirchner
- ▶ Sts Michael Odenwald
- ▶ Jens Schwarz

MITGLIEDER DES PRÜFUNGS- UND COMPLIANCE-AUSSCHUSSES

- ▶ Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
- ▶ Sts Michael Odenwald
- ▶ Jörg Hensel
- ▶ Regina Rusch-Ziemba

MITGLIEDER DES PERSONALAUSSCHUSSES

- ▶ Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
- ▶ Alexander Kirchner
- ▶ Sts Michael Odenwald
- ▶ Jens Schwarz

MITGLIEDER DES VERMITTLUNGS-AUSSCHUSSES

- ▶ Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
- ▶ Alexander Kirchner
- ▶ Sts Michael Odenwald
- ▶ Jens Schwarz

Dem Vorstand gehörten im Berichtsjahr an:**DR. RÜDIGER GRUBE (BIS 30. JANUAR 2017)**

Vorsitzender des Vorstands,

Hamburg

- a) ▶ DB Netz AG (bis 31. Januar 2017; Vorsitz)
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) ▶ Allianz SE (Beirat)
 - ▶ Deutsche Bank AG (Beirat Geschäftsregion Stuttgart)
 - ▶ DB Stiftung gGmbH (bis 3. März 2017; Beirat, Vorsitz)

DR. VOLKER KEFER (BIS 31. DEZEMBER 2016)

Stellvertretender Vorstandsvorsitzender,

Ressort Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik,

Erlangen

- a) ▶ DB Energie GmbH (bis 31. Dezember 2016; Vorsitz)
 - ▶ DB International GmbH (bis 1. April 2016; Vorsitz)
 - ▶ DB ProjektBau GmbH (bis 1. April 2016; Vorsitz)
 - ▶ DB Engineering & Consulting GmbH (seit 30. Mai 2016 bis 31. Dezember 2016; Vorsitz)
 - ▶ DB Station & Service AG (bis 31. Dezember 2016; Vorsitz)
 - ▶ DB Systemtechnik GmbH (bis 31. Dezember 2016; Vorsitz)
- b) ▶ DB Dienstleistungen GmbH (bis 1. Juni 2016; Beirat, Vorsitz)
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (bis 31. Dezember 2016; Beirat)

BERTHOLD HUBER

Ressort Verkehr und Transport,

Weilheim

- a) ▶ DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
 - ▶ DB Fernverkehr AG (Vorsitz)
 - ▶ DB Regio AG (Vorsitz)
 - ▶ DB Cargo AG (Vorsitz)
 - ▶ DB Cargo Vermögensverwaltungs-AG (bis 12. März 2017; Vorsitz)
 - ▶ DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (seit 15. Juli 2016; Vorsitz)
 - ▶ DEVK Allgemeine Lebensversicherungs AG (seit 11. Mai 2016)
- b) ▶ DB Dienstleistungen GmbH (bis 1. Juni 2016; Beirat)
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (bis 30. Juni 2016; Beirat)

DR. RICHARD LUTZ

Ressort Finanzen/Controlling,

Berlin

- a) ▶ Schenker AG (Vorsitz)
 - ▶ DB Systel GmbH (seit 11. Juli 2016; Vorsitz seit 1. September 2016)
- b) ▶ Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien (Chairman of the Board of Directors)
 - ▶ DB Stiftung gGmbH (bis 31. August 2016; Beirat)

RONALD POFALLA

Ressort Wirtschaft, Recht und Regulierung (bis 31. Dezember 2016),

Ressort Infrastruktur (seit 1. Januar 2017),

Mülheim an der Ruhr

- a) ▶ DB Fernverkehr AG (bis 31. Dezember 2016)
 - ▶ DB Regio AG (bis 31. Dezember 2016)
 - ▶ Schenker AG (bis 31. Dezember 2016)
 - ▶ DB Cargo AG (bis 31. Dezember 2016)
 - ▶ DB Station & Service AG (seit 31. Januar 2017; Vorsitz seit 15. Februar 2017)
 - ▶ DB Energie GmbH (seit 5. Januar 2017; Vorsitz seit 31. Januar 2017)
 - ▶ DB Engineering & Consulting GmbH (seit 3. Februar 2017; Vorsitz seit 15. Februar 2017)
 - ▶ DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG (seit 12. Mai 2016)
- b) ▶ Verband der Sparda-Banken e. V. (Beirat)

ULRICH WEBER

Ressort Personal,

Krefeld

- a) ▶ Evonik Industries AG (seit 18. Mai 2016)
 - ▶ DB Cargo AG
 - ▶ Schenker AG
 - ▶ DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
 - ▶ DB JobService GmbH (Vorsitz)
 - ▶ DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) ▶ DB Dienstleistungen GmbH (bis 1. Februar 2016; Beirat)
 - ▶ DB Stiftung gGmbH (Beirat)

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2016 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2016. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2016 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

> (29) Honorare des Abschlussprüfers

Auf die Angaben zu den Honoraren des Abschlussprüfers der Gesellschaft wurde verzichtet, da diese Angaben im Konzernabschluss der DBAG enthalten sind.

> (30) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Dr. Rüdiger Grube verlässt den Vorstand der DBAG

Am 30. Januar 2017 hat der Aufsichtsrat der DBAG einstimmig der Bitte von Dr. Rüdiger Grube entsprochen, mit sofortiger Wirkung seine Bestellung zum Vorstandsvorsitzenden aufzuheben. Der Aufsichtsrat hat den Personalausschuss beauftragt, die entsprechenden Modalitäten mit Herrn Dr. Grube zu vereinbaren.

Gemäß Geschäftsordnung der DBAG leitet Finanzvorstand Dr. Richard Lutz kommissarisch das Ressort des Vorstandsvorsitzenden.

Trassenpreissystem der DB Netz AG genehmigt

Anfang Februar 2017 hat die Bundesnetzagentur das weiterentwickelte Trassenpreissystem mit den Entgelten für das Netzfahrplanjahr 2018 genehmigt. Erstmals wurden die Trassenentgelte auf Grundlage des Eisenbahnregulierungsgesetzes geprüft. In dem Beschluss der Behörde blieb die Summe der Entgelte unbeanstandet, einzelne beantragte Entgelte wurden durch den Beschluss jedoch modifiziert. Die DB Netz AG prüft den Beschluss und das weitere Vorgehen im Einzelnen.

Weitere Anleihe emittiert

Im Februar hat der DB-Konzern über die DB Finance eine privat platzierte Anleihe in Höhe von 700 Mio. norwegischen Kronen (rund 79 Mio. €) emittiert (Laufzeit: 15 Jahre; Kupon: 2,49%) und in Euro geswappt.

Schlichtung mit der GDL wurde vertagt

Die Schlichtung mit der GDL wurde zunächst bis zum 9. Februar 2017 und dann durch einstimmigen Beschluss der Schlichtungskommission erneut ausgesetzt. Der Schlichtungszeitraum verlängert sich dadurch bis zum Ende der zehnten Kalenderwoche. Komplexe Sachverhalte bedingen diese erneute Verlängerung, um im beiderseitigen Interesse beschlussreife Ergebnisse zu erzielen.

Umsetzung von Zukunft Bahn @ DB Cargo

Mitte Februar 2017 haben DB Cargo und der Gesamtbetriebsrat einen einvernehmlichen Interessenausgleich vereinbart. Auf dieser Basis werden die Maßnahmen aus Zukunft Bahn@DB Cargo entsprechend dem Zeitplan umgesetzt. Dazu gehört unter anderem die Umsetzung der künftigen Produktions- und Vertriebsstrukturen.

Beteiligung an uShip

Mitte Februar 2017 hat die Schenker AG 7,4% der Anteile an der uShip, Inc., Austin/Texas, für 25 Mio. USD erworben. uShip betreibt eine globale Online-Plattform für Speditions- und Transportdienstleistungen. Bereits seit Mai 2016 hat der DB-Konzern eine Kooperation mit uShip.

> (31) Ergebnisverwendungsvorschlag

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem zum 31. Dezember 2016 ausgewiesenen Bilanzgewinn (1.831.872.397,50 €) eine Dividende von 600.000.000,00 € auszuschütten und den Restbetrag in Höhe von 1.231.872.397,50 € auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin, den 28. Februar 2017

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes der DBAG (gemäß § 313 Abs. 2 HGB) ist im Folgenden dargestellt.

 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB FERNVERKEHR			
VOLLKONSOLIDIERT			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	3.008	100,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	6.982	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund	EUR	24	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.279.347	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	-2.287	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken ^{2), 3)}	EUR	292	50,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2), 4)}	EUR	61	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{2), 3)}	EUR	248	50,00
DB REGIO			
VOLLKONSOLIDIERT			
Autokraft GmbH, Kiel	EUR	9.858	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	5.740	100,00
BBH Bahnbus Hochstift GmbH, Paderborn	EUR	3.426	100,00
Berlin Linien Bus GmbH, Berlin	EUR	1.126	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	7.013	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	EUR	6.054	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	4.053	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.176	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	10.830	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	5.751	100,00
DB Busverkehr Hessen GmbH, Gießen	EUR	17.217	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.135.917	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	5.077	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	1.224	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	5.755	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Mainz	EUR	2.139	74,90
DB Regio Bus Südwest GmbH, Mainz	EUR	13.880	100,00
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	71.536	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	42.278	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	1.914	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	EUR	5.704	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	3.608	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	1.681	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	848	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	18.228	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	10.768	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	13.613	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	22.595	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Braunschweig	EUR	7.774	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	3.704	70,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	EUR	6.958	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	EUR	4.568	100,00
 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	15.585	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Berlin	EUR	303	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH i. L., Kassel	EUR	0	50,96
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	221	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Mainz	EUR	11.400	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen	EUR	1.871	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel	EUR	1.882	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	10.718	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	170.586	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	67.991	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	EUR	25	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	12.088	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Aschaffenburg	EUR	2.883	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Augsburg mbH, Berlin	EUR	48	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Emscher-Münsterland mbH, Berlin	EUR	17	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Niedersachsen mbH, Berlin	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start NRW mbH, Berlin	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Ruhr-Sieg mbH, Berlin	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH, Berlin	EUR	50	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	6.414	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	11.439	100,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin	EUR	214	100,00
AT EQUITY			
»Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH«, Ingelheim am Rhein ^{2), 3)}	EUR	124	29,00
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen ^{2), 3)}	EUR	29	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund-gesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{2), 3)}	EUR	164	25,31
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{2), 3)}	EUR	163	42,00
FahrBus Ostalb GmbH, Aalen ^{2), 3)}	EUR	245	49,90
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen ^{2), 3)}	EUR	79	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2), 5)}	EUR	155	47,50
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück ^{2), 5)}	EUR	26	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2), 3)}	EUR	8.626	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen ^{2), 6)}	EUR	2	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2), 3)}	EUR	1.129	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) ^{2), 4)}	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{2), 3)}	EUR	54	8,33
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2), 3)}	EUR	36	46,90
OstalbMobil GmbH, Aalen ^{2), 3)}	EUR	50	39,30
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld ^{2), 3)}	EUR	227	19,98

 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2), 3)}	EUR	55	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau ^{2), 3)}	EUR	418	45,00
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2), 3)}	EUR	60	41,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2), 3)}	EUR	25	45,20
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{2), 3)}	EUR	283	49,00
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{2), 3)}	EUR	214	30,30
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH i. L., Kaiserslautern ^{2), 7)}	EUR	45	61,67
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2), 3)}	EUR	105	11,11
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser ^{2), 3)}	EUR	26	48,54
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Luda-Königshofen ^{2), 3)}	EUR	119	42,19
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{2), 3)}	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg ^{2), 3)}	EUR	30	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2), 3)}	EUR	54	25,93
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{2), 3)}	EUR	440	19,62
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{2), 3)}	EUR	68	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2), 3)}	EUR	70	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2), 3)}	EUR	680	32,50
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig ^{2), 3)}	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig ^{2), 3)}	EUR	973	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{2), 3)}	EUR	34	38,46
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2), 3)}	EUR	197	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2), 3)}	EUR	123	40,00
AT COST			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2), 3)}	EUR	130	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil ^{2), 3), 8)}	EUR	72	70,20
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2), 3)}	EUR	158	51,42
VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock ^{2), 3)}	EUR	27	21,61
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien	EUR	406	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Alpetour, Potovalna agencija d.o.o., Kranj/Slowenien	EUR	29.206	100,00
Ambuline Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	788	100,00
Ambuline Training Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	643	100,00

 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva (2007) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	430.672	100,00
Arriva Bus & Coach Finance Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	28.175	100,00
Arriva Bus & Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	19.729	100,00
Arriva Bus & Coach Rental (4) Ltd, York/Großbritannien	GBP	100	100,00
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Toruń/Polen	PLN	34.038	99,80
Arriva Coöperatie W.A., Heerenveen/Niederlande	EUR	609.764	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	48.143	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.505.066	100,00
Arriva Derby Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.108	100,00
Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Koper/Slowenien	EUR	32.218	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	31.992	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Finance Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	57.030	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.570	100,00
Arriva Findiv Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Guildford & West Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Holding Česká Republika s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	639.843	100,00
Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	33.468	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek/Kroatien	HRK	53.694	100,00
Arriva Hungaria Zrt., Budapest/Ungarn	HUF	4.687.894	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	116.560	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	3.425	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	353.086	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	353.086	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	402.529	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	32.643	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS, SA, Almada/Portugal	EUR	220.200	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand/Italien	EUR	791	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	309.213	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	81.612	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	72.413	100,00
Arriva Letbane ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	28.579	100,00
ARRIVA Liorbus, a. s., Ružomberok/Slowakei	EUR	14.878	60,42
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	3	100,00
Arriva LITAS d.o.o. Požarevac, Požarevac/Serbien	RSD	1.596.941	100,00

 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %	 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Liverpool Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	514	100,00	Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	GBP	7.675	100,00
Arriva London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Arriva Service s.r.o., Komárno/Slowakei	EUR	26.749	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	51.354	100,00	Arriva Services a.s., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	68.060	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	72.950	100,00	ARRIVA Slovakia a.s., Nitra/Slowakei	EUR	17.172	100,00
Arriva Malta Finance & Investments Limited, Valletta/Malta	EUR	115.750	100,00	Arriva Southend Limited, York/Großbritannien	GBP	1.854	100,00
Arriva Malta Holdings Limited, Valletta/Malta	EUR	241.385	100,00	Arriva Southern Counties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	110	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid/Spanien	EUR	58.262	100,00
Arriva Medway Towns Limited, York/Großbritannien	GBP	0	100,00	Arriva Spain Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	307	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	124.917	100,00	Arriva Stajerska, družba za prevoz potnikov, d.d., Maribor/Slowenien	EUR	12.915	75,90
ARRIVA Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	12.103	60,14	Arriva Stredni Cechy s.r.o., Kosmonosy/Tschechien	CZK	221.040	100,00
Arriva Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	1.000	100,00	Arriva Sverige AB, Stockholm/Schweden	SEK	492.003	100,00
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	48.546	100,00	Arriva Sverige Buss Regional AB, Stockholm/Schweden	SEK	3.678	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	49.161	100,00	Arriva Tag AB, Malmö/Schweden	SEK	35.519	100,00
Arriva Morava a.s., Ostrava/Tschechien	CZK	1.677.903	100,00	Arriva Technik BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	1.163	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	102.376	100,00	Arriva Tees & District Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00	Arriva Teesside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	5	100,00
ARRIVA Nitra a.s., Nitra/Slowakei	EUR	17.672	60,48	Arriva Teplice s.r.o., Teplice/Tschechien	CZK	155.294	100,00
Arriva Noroeste s.l., Ferrol/Spanien	EUR	18.814	100,00	Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	73.799	100,00
Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.319	100,00	Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	301.577	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.369	100,00	Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	1.949	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	23.530	100,00	Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	100.945	100,00
ARRIVA Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	12.342	60,36	Arriva Trains Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Östgötapendeln AB, Stockholm/Schweden	SEK	17.442	100,00	Arriva Trains Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	389.633	100,00	Arriva Trains Romania SRL, Bukarest/Rumänien	RON	1	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Arriva Trains Wales/Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	53.167	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	236.878	100,00	Arriva Transport Česká Republika a.s., Prag/Tschechien	CZK	3.294.704	100,00
Arriva plc, Sunderland/Großbritannien	GBP	687.448	100,00	Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	446	100,00
Arriva Polen Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	6.102	100,00	ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	EUR	82.272	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	47.613	100,00	ARRIVA Trnava, a. s., Trnava/Slowakei	EUR	17.516	60,50
ARRIVA PORTUGAL-TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	8.826	100,00	Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Praha s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	771.255	100,00	Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	279.984	100,00
Arriva Rail East Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	10.920	100,00
Arriva Rail London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16.803	100,00	Arriva Východní Čechy a.s., Chrudim/Tschechien	CZK	680.547	100,00
Arriva Rail North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	80.828	100,00	Arriva West Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	50	100,00
Arriva Rail Wales/Rheilffyrdd Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	55.380	100,00
Arriva RP Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	-2.403	100,00	Arriva Yorkshire North Ltd, York/Großbritannien	GBP	1	100,00
				Arriva Yorkshire South Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
				Arriva Yorkshire West Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
				Arriva Zuid Europa Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	422.191	100,00

 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %	 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	13	100,00	M40 Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	94.624	100,00
AUTOBUSES GREISI S.L., Madrid/Spanien	EUR	352	100,00	Meadowhall Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	3.256	100,00	Merseyrail Electrics Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Autos Carballo, S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	EUR	6.698	100,00	Merseyside Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Autoservizi F.V.G. S.P.A. – SAF, Udine/Italien	EUR	77.485	60,00	MK Metro Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,67	MTL Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	128.978	100,00
Botniatag AB, Umeå/Schweden	SEK	38.624	60,00	NET LINES, s.r.o., Trnava/Slowakei	EUR	-104	60,50
British Bus (Properties) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.013	100,00	NETOSEC S.L., Madrid/Spanien	EUR	146	100,00
British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.137	100,00	Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Broadwood Finance Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	601	100,00	New Enterprise Coaches (Tonbridge) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Bus Nort Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	408	100,00	Nitravel s.r.o., Nitra/Slowakei	EUR	72	60,48
BUSDAN 32 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	32.602	100,00	Northern Spirit Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Busdan 32.1 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	78.856	100,00	Northern Spirit Trains Limited, Sunderland/Grobritannien	GBP	0	100,00
BUSDAN 33 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	38.611	100,00	Northern Spirit Transport Limited, Sunderland/Grobritannien	GBP	0	100,00
BUSDAN 34 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	51.695	100,00	NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00
BUSDAN 35 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	36.390	100,00	OSNADO spol. s.r.o., Svoboda nad pou/Tschechien	CZK	38.027	100,00
BUSDAN 36 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	23.354	100,00	Panturist Dioniko drustvo za prijevoz putnika i turizam d.d., Osijek/Kroatien	HRK	10.477	99,69
BUSDAN 37 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	34.706	100,00	Pickering’s Transport Services Limited, Sunderland/Grobritannien	GBP	1.032	100,00
Centrebus Holdings Limited, Sunderland/Grobritannien	GBP	767	100,00	Premier Buses Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.000	100,00
Chase Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	PROBO BUS a.s., Kralv Dvr/Tschechien	CZK	326.993	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	RIVIERA TRASPORTI LINEA S.P.A., Imperia/Italien	EUR	703	80,00
CSAD MHD Kladno a.s., Kladno/Tschechien	CZK	205.952	100,00	S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	37.688	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland/Grobritannien	GBP	751	100,00	S.A.L. Servizi Automobilistici Lecchesi S.R.L., Lecco/Italien	EUR	8.936	100,00
EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid/Spanien	EUR	120.495	100,00	S.I.A. Societ Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien	EUR	32.276	100,00
ESFERA BUS S.L., Madrid/Spanien	EUR	2.987	100,00	SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	EUR	6.526	100,00
ESFERA UNIVERSAL S.L., Madrid/Spanien	EUR	38.212	100,00	SAD INVEST, s.r.o., Trnava/Slowakei	EUR	864	60,50
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	373	80,14	SADEM – SOCIET PER AZIONI, Turin/Italien	EUR	13.934	100,00
Eurocare Travel Ltd, Sunderland/Grobritannien	GBP	90	100,00	SAIA TRASPORTI S.P.A., Brescia/Italien	EUR	24.724	100,00
Flight Delay Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Santiaguesa Metropolitana, S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	EUR	225	100,00
GCRC Holdings Limited, York/Großbritannien	GBP	0	100,00	SAVDA Autoservizi Valle d’Aosta S.p.A., Aosta/Italien	EUR	16.227	100,00
Grand Central Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	24.748	100,00	Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-2.611	100,00
Great North Eastern Railway Company Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Teamdeck Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.165	100,00
Great North Western Railway Company Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00	TGM Operations Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Integral Avto prodaja vozil in servisi d.o.o., Jesenice/Slowenien	EUR	1.524	100,00	TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16.910	100,00
JTL 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	88.374	100,00	The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	52.184	100,00
KAM-BUS druba za potnikov, turizem in vzdrevanje vozil d.o.o., Kamnik/Slowenien	EUR	5.644	100,00	Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	476	100,00
KD SERVIS a.s., Kladno/Tschechien	CZK	116.611	100,00	Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	546	100,00
KM S.P.A., Cremona/Italien	EUR	6.530	100,00	TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	-463	100,00
LIORBUS, s.r.o., Ruomberok/Slowakei	EUR	402	60,42				
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	9.918	100,00				
London Pride Sightseeing Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00				
Londonlinks Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00				

 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %	 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,00	DB CARGO			
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	93,00	VOLLKONSOLIDIERT			
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMILICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	-137	66,67	ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o., Malaszewicz/Polen	PLN	2.563	100,00
UCPLUS A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	20.900	100,00	Axiom Rail (Stoke) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.624	100,00
United Automobile Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Axiom Rail Components Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.358	100,00
White Rose Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-54	100,00	Boreal & Austral Railfreight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	67.500	100,00
XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	27.282	100,00	Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	EUR	6.205	65,28
Yorkshire Bus Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Container-Terminal Púchov s. r. o., Púchov/Slowakei	EUR	114	100,00
Yorkshire Tiger Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.610	100,00	Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V., Brüssel/Belgien	EUR	1.869	51,00
Zeta Automotive Limited, Bicester/Großbritannien	GBP	1.033	51,00	DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	136.242	100,00
AT EQUITY				DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	55.349	100,00
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{2), 3), 8)}	EUR	4.491	50,00	DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	34.579	100,00
ATOC Limited, London/Großbritannien ²⁾	GBP	-9.974	23,81	DB Cargo BTT GmbH, Mainz	EUR	2.171	100,00
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal ⁸⁾	EUR	126.533	31,50	DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	13.001	100,00
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien ⁸⁾	EUR	10	65,76	DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/Tschechien	CZK	11.478	100,00
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien ⁸⁾	EUR	10	25,57	DB Cargo Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	6.247	100,00
Bus Point Srl, Lallio (BG)/Italien ³⁾	EUR	201	30,00	DB Cargo Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	50	100,00
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien ^{2), 9)}	EUR	9	33,33	DB Cargo Hungaria Kft., Győr/Ungarn	HUF	1.924.763	100,00
Explotacion Gasoleos de la Coruña, s.l., Ferrol/Spanien ^{2), 8), 10)}	EUR	83	40,00	DB Cargo Information Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.492	100,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien ^{2), 3)}	EUR	113	30,01	DB Cargo International Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	9.792	100,00
Garda Trasporti Scarl, Desenzano del Garda (BS)/Italien ^{2), 4)}	EUR	16	23,00	DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/Italien	EUR	10.633	60,00
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien ⁸⁾	EUR	8.077	30,00	DB Cargo Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	1.367	100,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien ⁸⁾	EUR	10	56,94	DB Cargo Italy S.r.l., Novate Milanese/Italien	EUR	9.095	100,00
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ^{2), 8)}	GBP	11.449	50,00	DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	EUR	5.592	100,00
NRES Limited, London/Großbritannien ²⁾	GBP	71	25,00	DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	EUR	732	100,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien ⁸⁾	EUR	6.623	50,00	DB Cargo Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	369.953	100,00
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{2), 3)}	EUR	4.553	20,00	DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	314.694	51,00
PTI (South East) Limited, Sunderland/Großbritannien ^{2), 4)}	GBP	337	20,00	DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	-1.145	100,00
Rail Settlement Plan Limited, London/Großbritannien ²⁾	GBP	684	25,00	DB Cargo Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	707	100,00
Rail Staff Travel Limited, London/Großbritannien ²⁾	GBP	-2.927	25,00	DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/Polen	PLN	11.233	100,00
Rodinform - Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal ^{2), 3), 8)}	EUR	206	20,00	DB Intermodal Services GmbH, Mainz	EUR	3.653	100,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., Charvensod (AO)/Italien ^{2), 3)}	EUR	75	25,00	DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	24.466	96,82
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Cordenons (PN)/Italien ^{2), 3)}	EUR	1.213	9,81	DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz	EUR	47	100,00
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien ^{2), 3)}	EUR	102	15,00	Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Timișoara/Rumänien	RON	-24.791	100,00
Train Information Services Limited, London/Großbritannien ²⁾	GBP	-20	25,00	Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	EUR	1.800	77,33
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien ⁸⁾	EUR	55.101	39,94	Doker-Port Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	835	96,82
Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien ^{2), 6), 8)}	EUR	9	50,00	DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	EUR	69	80,00
VT-ARRIVA Szélemlyszállító és Szolgáltató Kft., Székesfehérvár/Ungarn ⁸⁾	HUF	11.638.932	49,91	East & West Railway Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
West Yorkshire Ticketing Company Limited, Altrincham/Großbritannien ²⁾	GBP	0	42,92	Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	-67.915	100,00
WSMR (Holdings) Limited, London/Großbritannien ²⁾	GBP	0	50,00	Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	1.882	100,00
				KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	EUR	1.199	67,62
				Loadhaul Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.131	100,00
				Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	138.361	100,00

 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/Großbritannien	GBP	175.555	100,00
Mainline Freight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	21.266	100,00
Marcroft Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-3.045	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spainien	EUR	2.465	77,33
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	EUR	604	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
OOO DB Cargo Russija, Moskau/Russland	RUB	57.510	100,00
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	32.632	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/Niederlande	EUR	5.358	51,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.791	100,00
Railway Investments Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-200	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	EUR	-591	100,00
RES December Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.048	100,00
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Mainz	EUR	8	100,00
TGP Terminalgesellschaft Pfullendorf mbH i. L., Mainz	EUR	161	75,50
Transervi France S.A.S., Cerbère/Frankreich	EUR	751	77,33
Transervi S.A., Madrid/Spainien	EUR	-1.080	77,33
Transfesa France SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	2.229	77,33
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	341	77,33
Transfesa Rail S.A., Madrid/Spainien	EUR	1.598	77,33
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Großbritannien	GBP	322	77,33
Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spainien	EUR	99.203	77,33
AT EQUITY			
ATN Auto Terminal Neuss GmbH&Co. KG, Neuss ^{3), 8)}	EUR	7.202	50,00
Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o. o., Dąbrowa Górnicza/Polen ³⁾	PLN	4.029	50,00
Autotrax Limited, Warrington/Großbritannien ^{2), 8)}	GBP	430	24,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg ^{2), 4)}	EUR	163	25,10
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{2), 3)}	EUR	5.150	30,88
Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich ²⁾	EUR	5.012	49,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ²⁾	EUR	1.053	22,50
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{2), 3)}	EUR	737	51,00
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{2), 3)}	EUR	4.882	35,00
Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate ³⁾	AED	25.927	49,00
Hispanauto-Empresas Agrupadas A.E.I.E. ⁶⁾ , Madrid/Spainien	EUR	0	58,04
INTERCONTAINER – INTERFRIGO SA i. L., Brüssel/Belgien ^{2), 5)}	EUR	-21.433	36,20
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{2), 5)}	EUR	17.821	50,00
Lokomotio Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{2), 3)}	EUR	11.731	30,00

 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
OFF – Sud Ouest SAS, Bayonne/Frankreich	EUR	0	24,90
OFF La Rochelle Maritime Rail Services SAS, La Rochelle/Frankreich ^{2), 3)}	EUR	706	24,90
Omfesa Logística S.A., Madrid/Spainien	EUR	-2.231	38,66
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande ^{2), 4)}	EUR	693	24,34
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{2), 8)}	EUR	1.700	50,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spainien	EUR	0	9,02
ŚLĄSKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/Polen ^{2), 3)}	PLN	47.743	20,55
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spainien	EUR	6.456	48,56
Stifa S.A. i. L., Malveira/Portugal ⁸⁾	EUR	-85	38,66
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{2), 3)}	EUR	670	50,00
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin ³⁾	EUR	475	40,00
Xrail S.A., Brüssel/Belgien ^{2), 4)}	EUR	342	36,80
ZAO Eurasia Rail Logistics i. L., Moskau/Russland ^{2), 9)}	RUB	2	34,90
DB SCHENKER			
VOLLLKONSOLIDIERT			
Air Terminal Handling S.A., Tremblay en France/Frankreich	EUR	-1.104	100,00
ALB Automotive Logística LTDA, Juiz de Fora – MG/Brasilien	BRL	3.429	51,00
Almoayed Schenker W.L.L., Manama/Bahrain	BHD	545	51,00
Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	EUR	1.228	100,00
AO Schenker, Moskau/Russland	RUB	241.091	100,00
AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	10.178	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import – Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich	EUR	779	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigne Cedex/Frankreich	EUR	472	100,00
BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	236	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	125	86,75
BAX Global Inc., Norfolk/USA	USD	79.699	100,00
BAX Global Logistics Sdn.Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	87.940	100,00
Bischof Gesellschaft mbH., Wien/Österreich	EUR	90	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	41.129	100,00
Cartrend GmbH, Karlsruhe	EUR	25	69,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	589.424	100,00
DB Nederland Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	195.006	100,00
DB Polska Holding Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	2.343.992	100,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh/Kambodscha	USD	2.202	100,00
DB Schenker FLLC, Minsk/Belarus (Weißrussland)	BYN	-17	100,00
DB Schenker Global Business Services SRL, Bukarest/Rumänien	RON	-218	99,47
DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	213.105	100,00
DB Schenker Global Services Europe S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	-20.951	100,00
DB Schenker Logistics Campus NMEA (Pty) Ltd., Kempton Park/Südafrika	ZAR	9.193	47,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	UAH	13.541	100,00
DVA Marine Re S.A., Luxemburg/Luxemburg	EUR	18.540	65,00

 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %	 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	791	100,00	KB Önnestad 108:4 -Kristianstad, Kristianstad/Schweden	SEK	40.797	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VEF	1.435.280	100,00	KB Överön 1:66 -Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	SEK	10.497	100,00
EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	1.295	100,00	KB Pantern 1 -Växjö, Växjö/Schweden	SEK	37.724	100,00
EVH Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	25	69,00	KB Reläet 8 -Norrköping, Norrköping/Schweden	SEK	25.471	100,00
Fastighets Aktiebolaget Orbyn, Göteborg/Schweden	SEK	10.442	100,00	KB Sandstuhagen 3 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	53.698	100,00
HANGARTNER Terminal AG, Zürich/Schweiz	CHF	2.373	100,00	KB Sörby 24:3 -Gävle, Gävle/Schweden	SEK	33.993	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	1.396	100,00	KB Storheden 1:8 -Luleå, Luleå/Schweden	SEK	27.244	100,00
Heck Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	52	100,00	KB Tingstadsvassen 31:3 -Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	20.344	100,00
Intertec Asia Limited, Hongkong/China	HKD	9.851	69,00	KB Transporten 1 -Hultsfred, Hultsfred/Schweden	SEK	19.035	100,00
Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	30.939	69,00	KB Transportören 1 -Värnamo, Värnamo/Schweden	SEK	87.431	100,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00	KB Viken 3 -Karlshamn, Karlshamn/Schweden	SEK	11.279	100,00
INTERTEC Polska Sp.zo.o., Nardarzyn/Polen	PLN	1.208	69,00	KB Vindtrycket 1 -Borås, Borås/Schweden	SEK	64.298	100,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	19	69,00	KB Vivstamon 1:13 -Timrå, Timrå/Schweden	SEK	51.034	100,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00	Kiinteistö Oy Ferryroad, Helsinki/Finnland	EUR	798	100,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	578	96,69	Kiinteistö Oy Helsingin Metsäläntie 2-4, Helsinki/Finnland	EUR	4.187	100,00
Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong/China	HKD	8.347	100,00	Kiinteistö Oy Kaakon Terminaali, Lappeenranta/Finnland	EUR	355	100,00
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.604	100,00	Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Pori/Finnland	EUR	113	100,00
Karpeles Freight Services Inc., Delaware/USA	USD	-159	100,00	Kiinteistö Oy Reininkatu 9, Vaasa/Finnland	EUR	408	100,00
KB Ädelgasen 1 -Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	96.156	100,00	Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	EUR	312	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	21.049	100,00	Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	EUR	797	100,00
KB Älghunden 1 -Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	26.615	100,00	Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentautankatu/Finnland	EUR	670	100,00
KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	SEK	9.107	100,00	Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	EUR	1.012	100,00
KB Arbetsbasen 4 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	39.113	100,00	Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	EUR	1.701	54,70
KB Ättehögen Östra 1 -Helsingborg, Helsingborg/Schweden	SEK	66.351	100,00	Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	5.732	100,00
KB Backa 107:3 -Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	123.147	100,00	Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	1.827	100,00
KB Baggböle 2:35 -Umeå, Umeå/Schweden	SEK	22.803	100,00	MTS HandelService GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
KB Benkammen 12 -Malmö, Malmö/Schweden	SEK	124.735	100,00	MTS MarkenTechnikService GmbH & Co. KG, Karlsruhe	EUR	59.917	69,00
KB Bleket 1 -Karlstad, Karlstad/Schweden	SEK	41.333	100,00	MTS MarkenTechnikService Verwaltungs-GmbH, Karlsruhe	EUR	114	69,00
KB Distributören 3 och 4 -Örebro, Örebro/Schweden	SEK	82.100	100,00	Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland	EUR	95.719	100,00
KB Forsmark 2 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	59.102	100,00	PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta/Indonesien	USD	23.098	71,00
KB Forsmark 3 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	163.554	100,00	Redhead Europe Limited, Bradford/Großbritannien	GBP	0	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	SEK	-313	100,00	Redhead Freight Limited, Bradford/Großbritannien	GBP	12.888	100,00
KB Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	14.525	100,00	Redhead Holdings Limited, Bradford/Großbritannien	GBP	-934	100,00
KB Fryshuset 3 -Visby, Visby/Schweden	SEK	1.029	100,00	Redhead International Transports SARL, Le Thillay/Frankreich	EUR	-80	100,00
KB Köpmannen 10 -Västerås, Västerås/Schweden	SEK	34.404	100,00	Rengastlinja Oy, Helsinki/Finnland	EUR	547	100,00
KB Kungsängen 28:1 -Uppsala, Uppsala/Schweden	SEK	11.356	100,00	SCHENKER & CO AG, Wien/Österreich	EUR	117.582	100,00
KB Langtradaren 2 -Borlänge, Borlänge/Schweden	SEK	33.228	100,00	Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	665.197	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	SEK	45.771	100,00	Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	USD	92.284	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	SEK	63.682	100,00	Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/China	HKD	103.908	100,00
KB Maskinen 3 -Linköping, Linköping/Schweden	SEK	61.573	100,00	Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	15.618	100,00
KB Neonljuset 3 -Eskilstuna, Eskilstuna/Schweden	SEK	5.025	100,00				

 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	61.437	60,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane/Laos	LAK	2.280.623	100,00
Schenker (NZ) Ltd., Auckland/Neuseeland	NZD	18.140	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	448.591	100,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.401.501	100,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	461	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	123.006	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	-29.961	100,00
Schenker AG & Co. Beteiligungsverwaltungs OHG, Essen	EUR	172	100,00
Schenker Åkeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	67.616	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	EUR	1.675.466	100,00
Schenker Americas, Inc., Wilmington/USA	USD	174.992	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda/Angola	AOA	415.856	99,90
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	31.011	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	658.747	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	161.131	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China	CNY	861	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Beijing/China	CNY	86.775	70,00
Schenker Business Services LLC, Moskau/Russland	RUB	48.921	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	CLP	5.506.190	100,00
Schenker China Ltd., Pudong/Shanghai/China	CNY	1.600.517	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	8.319	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	19.628	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	1.146	100,00
Schenker d.o.o., Rugvica/Kroatien	HRK	7.008	100,00
Schenker d.o.o., Novi Banovci/Serbien	RSD	123.658	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	15.427	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	EUR	1.135	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	EUR	56	100,00
Schenker Direct Production GmbH, Lübeck	EUR	23.022	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Parañaque City/Philippinen	PHP	27.888	98,51
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	BRL	22.947	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	60.927	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	36.391	100,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	17.813	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg/Schweden	EUR	950	100,00
Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main	EUR	25	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	5.723	100,00
SCHENKER FRANCE SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	153.746	100,00
Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen	EUR	65	100,00
Schenker Holdings (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	18.330	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	INR	2.159.855	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/China	HKD	1.368.780	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	HKD	32.169	100,00

 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker International AB, Göteborg/Schweden	SEK	2.845.097	100,00
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen	EUR	56	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko/Mexiko	MXN	338.937	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien	EUR	62.295	100,00
Schenker Jinbei Logistics (Shenyang) Co. Ltd., Shenyang/China	CNY	194.815	50,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman	OMR	743	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Republik Korea	KRW	45.408.391	100,00
Schenker Limited, London/Großbritannien	GBP	12.342	100,00
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu/China	CNY	-18.469	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd., Chongqing/China	CNY	18.746	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	92.596	100,00
Schenker Logistics (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan/China	CNY	9.381	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	150.857	100,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	104.696	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	21.229	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	115.115	100,00
Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	-12.196	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	60.106	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	-40.178	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba City/Philippinen	PHP	7.285	100,00
Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	AED	43.805	90,00
Schenker Logistics Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	50.586	100,00
Schenker Logistics Romania S.A., Bukarest/Rumänien	RON	340.920	99,47
Schenker Logistics S.A., Barcelona/Spanien	EUR	130.522	100,00
Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	8.924.978	100,00
Schenker Ltd., Nairobi/Kenia	KES	142.321	100,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	1.349	100,00
Schenker Manila Administrative Competence Center Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	17.335	100,00
Schenker Maroc S.A.S., Casablanca/Marokko	MAD	19.971	100,00
Schenker Mauritius (Malaysian Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	36.825	100,00
Schenker Mauritius (Thai Holdings) Ltd. i. L., Port Louis/Mauritius	USD	45.248	100,00
Schenker Metafores A.G. i. L., Athen/Griechenland	EUR	786	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	79.242	100,00
Schenker Myanmar Co., Ltd., Yangon/Myanmar	MMK	1.514.877	100,00
SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien	EUR	33.474	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia	NAD	10.411	100,00
Schenker Nederland B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	18.810	100,00

 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %	 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Nemzetközi Szállítványozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklos/Ungarn	HUF	5.426.291	100,00	AT EQUITY			
Schenker North & East AB, Göteborg/Schweden	SEK	2.031.918	100,00	ADRIA KOMBI, nacionalna družba za kombinirani promet d.o.o., Ljubljana/Slowenien ^{2), 3)}	EUR	11.287	33,72
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	CAD	55.129	100,00	ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ^{2), 3)}	CHF	3.162	26,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	EUR	23.628	100,00	Autoport Emden GmbH, Emden ^{2), 3)}	EUR	140	33,30
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt/Panama	USD	1.545	100,00	Bäckebols Åkeri AB, Göteborg/Schweden ²⁾	SEK	71.438	35,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	PEN	1.748	100,00	BTU – Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden ^{2), 8)}	SEK	5.497	50,00
Schenker Philippines, Inc., Makati City/Philippinen	PHP	731.347	100,00	Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover	EUR	157	50,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	SEK	65.591	100,00	Express Air Systems GmbH (EASY), Krefeld ^{2), 3)}	EUR	3.844	50,00
SCHENKER RE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin/Irland	EUR	40.013	100,00	Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen ^{2), 3)}	NOK	8.057	33,30
Schenker S.A., Guatemala-Stadt/Guatemala	GTQ	-19.318	100,00	Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien ^{2), 8)}	EUR	964	20,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	2.666	100,00	Halmstadsakarnas Fastighets AB, Halmstad/Schweden ^{2), 8)}	SEK	18.569	31,44
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	SAR	36.226	100,00	I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien ^{2), 3)}	MDL	15.988	33,15
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	CHF	64.074	100,00	Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien ²⁾	EUR	242	24,75
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	CNY	17.196	100,00	LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	EUR	4.836	49,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., Singapur/Singapur	SGD	196.509	100,00	Trans Jelabel S.L., Aldeamayor de S Martin/Spanien ²⁾	EUR	659	20,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	ZAR	270.091	86,75	Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien ^{2), 3)}	RON	5.862	49,73
Schenker Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	331.232	99,62	Värnamo Åkeri AB, Värnamo/Schweden ^{2), 8)}	SEK	18.748	50,00
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechien	CZK	567.333	100,00	Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen ^{2), 3)}	NOK	13.415	50,00
Schenker Technik GmbH, Essen	EUR	25	100,00	DB NETZE ENERGIE			
Schenker Transitarios, S.A., Loures/Portugal	EUR	11.272	100,00	VOLLKONSOLIDIERT			
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	70.970	100,00	DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	450.642	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	5.447	100,00	DB NETZE FAHRWEG			
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	471.497.573	100,00	VOLLKONSOLIDIERT			
Schenker, Inc., New York/USA	USD	152.160	100,00	DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.639	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	TRY	74.309	55,00	DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	7.386.030	100,00
Schenker-BTL Ltd., London/Großbritannien	GBP	0	100,00	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	2.902	100,00
Schenker-Gemadep Logistics Vietnam Company Limited, Binh Duong Province/Vietnam	USD	-581	100,00	Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	1.298	87,50
Schenker Ocean Ltd, Wanchai/China	HKD	5.358	100,00	MegaHub Lehrte Betreiber-Gesellschaft mbH, Hannover	EUR	280	65,62
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	JPY	5.590.907	60,00	AT EQUITY			
SIA Schenker, Riga/Lettland	EUR	7.402	100,00	EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2), 4)}	EUR	0	25,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	EUR	323	100,00	EWIV Atlantic Corridor, Paris/Frankreich	EUR	0	25,00
SPA Systems s.r.o. i. L., Prag/Tschechien	CZK	-14.010	69,00	Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2), 3)}	EUR	2.783	24,53
Stinnes (UK) Limited, Feltham/Middlesex/Großbritannien	GBP	22.385	100,00	TIA GmbH, Augsburg ^{2), 3)}	EUR	287	42,88
SW Zoll-Beratung GmbH, Wees	EUR	1.288	100,00	TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2), 8)}	EUR	12	42,88
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	9.160	62,10	TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2), 3)}	EUR	1.773	21,88
tested Limited, Hongkong/China	HKD	117	69,00	DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE			
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	SEK	1.506	100,00	VOLLKONSOLIDIERT			
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	14.216	100,00	DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	5.402	51,00
Transport-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (vormals J. Hevecke TRG), Hamburg	EUR	644	96,70	DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	1.506.230	100,00
Transworld Asig – Broker de Asigulare Ltd., Bukarest/Rumänien	RON	529	99,47	Station Food GmbH, Berlin	EUR	2.530	51,00
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	EUR	1.608	100,00	SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	1.123	69,00	VOLLKONSOLIDIERT			
				DB (UK) Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	865.017	100,00
				DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	29.966	100,00
				DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	12.001	100,00

 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB Belgie Holding BVBA, Antwerpen/Belgien	EUR	37.896	100,00
DB Czech Holding s.r.o., Rudná/Tschechien	CZK	438.546	100,00
DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark	DKK	419.406	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	1.048	100,00
DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin	EUR	100.685	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	236.436	100,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	EUR	78.420	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	18.511	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn	HUF	7.677.037	100,00
DB International (Beijing) Co., Ltd., Beijing/China	CNY	1.259	100,00
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro/Brasilien	BRL	-1.048	100,00
DB International USA, Inc., Delaware/USA	USD	-220	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	EUR	3.551	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin	EUR	3.980	100,00
DB Media & Buch GmbH, Kassel	EUR	26	100,00
DB Mobility Services Austria GmbH i. L., Wien/Österreich	EUR	478	100,00
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	2.434	100,00
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main	EUR	8.031	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz	CHF	62.432	100,00
DB Services GmbH, Berlin	EUR	12.799	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	2.044	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	246.558	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.751	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	-3.328	100,00
DB US Corporation, Tarrytown/USA	USD	463.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	USD	470.797	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	6.457	100,00
DB Verwaltungsgesellschaft WBN mbH, Niesky	EUR	-26.165	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	125	100,00
Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin	EUR	24	100,00
Deutsche Bahn Finance B. V., Amsterdam/Niederlande	EUR	60.371	100,00
Deutsche Bahn France Voyages & Tourisme SAS, Paris/Frankreich	EUR	280	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	227.165	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	2.215	100,00
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz--Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	984	65,00
DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin/Irland	EUR	6.086	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-669	100,00
infraView GmbH, Mainz	EUR	5.691	75,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	USD	-24.234	100,00
QT Mobilitätsservice GmbH, Berlin	EUR	886	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	389	100,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde/Polen	PLN	915	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	7.033	100,00
Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	41	100,00
AT EQUITY			
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen ^{2), 8)}	EUR	385	49,90
Beijing Huajing DeBe International Engineering Consulting Co., Ltd, Beijing/China ^{2), 3)}	CNY	6.081	25,00

 Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{2), 3)}	EUR	324.950	24,90
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechien ^{2), 3)}	CZK	7.611	49,00
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz ⁸⁾	CHF	1.614.526	22,60
finc GmbH, Darmstadt ^{2), 5)}	EUR	-1.538	18,78
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin ^{2), 3)}	EUR	285	50,27
Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien ^{2), 3)}	SAR	3.705	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2), 3)}	EUR	1.265	25,50
Stinnes Holz GmbH, Berlin ^{2), 4)}	EUR	151	53,00
AT COST			
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{2), 3)}	EUR	4.175	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i. L., Düsseldorf ^{2), 3)}	EUR	0	100,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2015.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2013.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2014.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2010.

⁷⁾ Daten aus Liquidationsbilanz per 30. Juni 2014.

⁸⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁹⁾ Daten für Geschäftsjahr 2009.

¹⁰⁾ Daten für Geschäftsjahr 2012.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

> Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses

> Prüfungsurteil zum Jahresabschluss

Wir haben den Jahresabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2016 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016 sowie dem Anhang, einschließlich der dort dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 zweiter Halbsatz HGB erklären wir, dass nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften entspricht und unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2016 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016 vermittelt.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 erster Halbsatz HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses geführt hat.

> Grundlage für das Prüfungsurteil zum Jahresabschluss

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen sowie ergänzenden Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses« unseres Vermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

> Zusätzliche Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die zusätzlichen Informationen verantwortlich. Die zusätzlichen Informationen umfassen

- ▶ den Corporate Governance Bericht nach Ziffer 6.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes,
- ▶ die Erklärung nach Ziffer 1.4 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes und
- ▶ sonstige nicht prüfungspflichtige Teile des Finanzberichts der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das zum 31. Dezember 2016 endende Geschäftsjahr.

Unser Prüfungsurteil umfasst nicht die zusätzlichen Informationen und wir haben keine dahingehende Beurteilung vorgenommen.

Unsere Verantwortung im Rahmen unserer Prüfung des Jahresabschlusses besteht darin, die zusätzlichen Informationen kritisch zu lesen und etwaige wesentliche Unstimmigkeiten zwischen den zusätzlichen Informationen und dem Jahresabschluss oder unseren bei der Prüfung

gewonnenen Erkenntnissen oder wesentliche falsche Angaben zu berücksichtigen. Wenn wir aufgrund unserer Tätigkeit feststellen, dass die zusätzlichen Informationen wesentliche falsche Angaben enthalten, sind wir verpflichtet, über diese Tatsachen zu berichten. Im Hinblick darauf haben wir nichts zu berichten.

> Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsorgans für den Jahresabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, sofern einschlägig, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzugeben sowie dafür, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses.

> **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist, und einen Vermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zum Jahresabschluss beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Angabe stets aufdeckt. Falsche Angaben können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

► identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Angaben im Jahresabschluss, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Angaben nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvoll-

ständigkeiten, irreführende Angaben beziehungsweise das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;

► gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben;

► beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;

► ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss oder im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;

► beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegen-

den Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

Wir erörtern mit dem Aufsichtsorgan unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung feststellen.

> **Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen**

> **Vermerk über die Prüfung des Lageberichts**

Prüfungsurteil zum Lagebericht

Wir haben den Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht der Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Lageberichts geführt.

Grundlage für das Prüfungsurteil zum Lagebericht

Wir haben unsere Prüfung des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 2 HGB und unter Beachtung der vom IDW festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Lageberichtsprüfung durchgeführt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

> Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsorgans für den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um angemessene und ausreichende Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Lageberichts.

> Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, und einen Vermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zum Lagebericht beinhaltet.

Im Rahmen einer Abschlussprüfung prüfen wir den Lagebericht in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 2 HGB unter Beachtung der vom IDW festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Lageberichtsprüfung. In diesem Zusammenhang heben wir hervor:

- ▶ Die Prüfung des Lageberichts ist in die Prüfung des Jahresabschlusses integriert.
- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen (Systemen), um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme) abzugeben.
- ▶ Wir führen Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis angemessener

und ausreichender Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die Vertretbarkeit dieser Annahmen sowie die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen werden.

- ▶ Wir geben zu den einzelnen Angaben im Lagebericht ebenfalls kein eigenständiges Prüfungsurteil ab, sondern ein Prüfungsurteil zum Lagebericht als Ganzes.

Berlin, den 28. Februar 2017

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

Rainer Kroker
Wirtschaftsprüfer

▶▶▶ Weitere Informationen

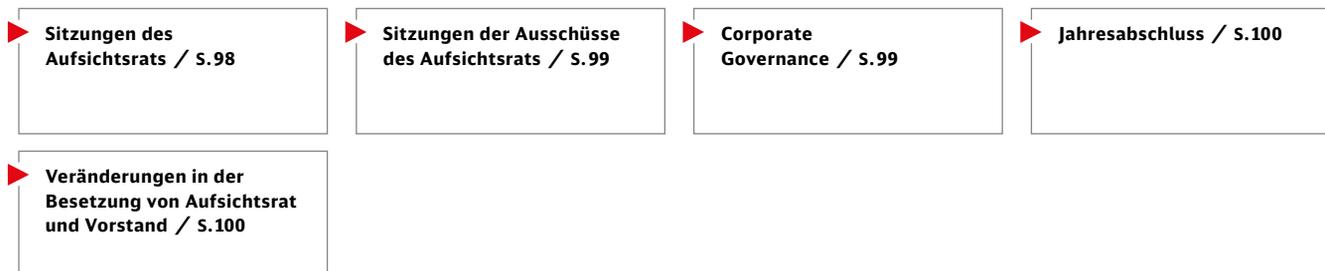
▶ Bericht des Aufsichtsrats / S.98

- ▶ Vier ordentliche, zwei außerordentliche Sitzungen und eine Strategiesitzung des Aufsichtsrats
- ▶ Aufsichtsrat befasst sich regelmäßig mit den Fortschritten von Zukunft Bahn
- ▶ Mehrere Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

▶ Corporate Governance Bericht / S.101

- ▶ Corporate Governance Bericht ist Bestandteil des Konzern-Lageberichts
- ▶ Gute Corporate Governance ist eine wesentliche Grundlage für den Unternehmenserfolg
- ▶ Empfehlungen zum Public Corporate Governance Kodex mit einer Ausnahme entsprochen

Bericht des Aufsichtsrats



Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Berichtsjahr alle ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den jeweiligen Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte des Vorstands im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Erhebliche Abweichungen des Geschäftsverlaufs wurden vom Vorstand erläutert und vom Aufsichtsrat geprüft. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand stets in engem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Vorstands und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DB AG, die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen und das Risikomanagement informiert.

> Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für die DB AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden.

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen sowie zu einer Strategiesitzung zusammen.

Kein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. Im Berichtszeitraum wurden drei Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Verfahren gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats der DB AG wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzerns) sowie die wesentlichen Investitions- und Beteiligungsprojekte.

Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen turnusmäßigen Sitzungen im Berichtszeitraum regelmäßig mit dem Fortschritt des Programms Zukunft Bahn, das auf eine nachhal-

tige Steigerung der Qualität und Leistungsfähigkeit des Bahnsystems abzielt, sowie mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21/Wendlingen-Ulm und der Situation des Schienenpersonenfernverkehrs.

Der Aufsichtsrat hat in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des DB-Konzerns sowie wesentlicher Geschäftsfelder beraten. Im Rahmen dieser Sitzung wurden die Weiterentwicklung der übergreifenden Konzernstrategie sowie die Markt- und Wettbewerbssituation großer Geschäftsfelder intensiv diskutiert.

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung im Mai 2016 stimmte der Aufsichtsrat der Verschmelzung der DB Mobility Logistics AG auf die DB AG und den damit verbundenen Veränderungen in der Struktur des DB-Konzerns zu. Die Verschmelzung der DB Mobility Logistics AG auf die DB AG wurde am 26. August 2016 mit bilanzieller Rückwirkung zum 1. Januar 2016 rechtlich vollzogen.

In einer weiteren außerordentlichen Sitzung hat der Aufsichtsrat sich ausführlich mit den Ergebnissen eines von ihm beauftragten Sondergutachtens zur Kosten- und Terminalsituation des Projekts Stuttgart 21 befasst.

Der Aufsichtsrat ließ sich des Weiteren über wesentliche Einzelsachverhalte unterrichten und fasste die erforderlichen Beschlüsse. So hat der Aufsichtsrat zum Beispiel die möglichen Auswirkungen des Brexit auf den DB-Konzern erörtert, sodass in der Folge die Überlegungen zu einer Kapitalbeteiligung Dritter an der in Großbritannien ansässigen DB Arriva beziehungsweise auch an DB Schenker zunächst zurückgestellt wurden.

Weiterhin hat der Aufsichtsrat im Dezember die Mittelfristplanung 2017 bis 2021 für den DB-Konzern beraten sowie dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2017 und der Investitionsplanung 2017 bis 2021 zugestimmt.

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG



> Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG vier ständige Ausschüsse gebildet.

Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu fünf Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet.

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr sieben Sitzungen durchgeführt und sich insbesondere jeweils mit der aktuellen wirtschaftlichen Lage des DB-Konzerns und in einzelnen Geschäftsfeldern, mit der Risiko-berichterstattung, mit den Quartalsabschlüssen beziehungsweise dem Halbjahresabschluss sowie dessen Review-Ergebnissen befasst. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat den Fortgang und die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 auf Grundlage der quartalsweisen Berichterstattung des Vorstands, die von den Wirtschaftsprüfern ebenfalls jeweils mit einem Review begleitet wurde, ausführlich beraten. In seiner Dezembersitzung hat der Ausschuss auch die vorgelegte Budget- und Investitionsplanung sowie die Mittelfristplanung des Konzerns ausführlich beraten. Der Ausschuss befasste sich weiter mit der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Untersuchungen im Bereich Compliance und die Ergebnisse der internen Revision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung für den Berichtszeitraum diskutiert. In einer Sondersitzung hat der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss ferner die Angebote im Zusammenhang mit der turnus-

mäßig durchgeführten Ausschreibung und Neuvergabe der Abschlussprüfungsleistungen bewertet und die entsprechende Entscheidung des Aufsichtsrats vorbereitet. Der Ausschuss hat sich außerdem über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte unterrichten lassen. So wurden zum Beispiel die Planung einzelner Geschäftsfelder sowie der wirtschaftliche Status und die Risikosituation weiterer Infrastrukturgroßprojekte vertieft erörtert. Auch der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in vier turnusmäßigen sowie sieben außerordentlichen Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat der Ausschuss sich vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder sowie mit den Zielvereinbarungen des Vorstands für den Berichtszeitraum befasst. Der Personalausschuss hat des Weiteren die entsprechend den Bestellzeiträumen anstehenden Wiederbestellungen von Vorstandsmitgliedern beraten und die Beschlussfassung des Aufsichtsrats hierzu vorbereitet sowie sich mit Fragen einer möglichen Weiterentwicklung der Vergütungssystematik für den Vorstand befasst.

Der gemäß §27 Abs. 3 MitbestG eingerichtete Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht zusammen-treten.

> Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat

die Bundesregierung den Public Corporate Governance Kodex des Bundes verabschiedet. Der Public Corporate Governance Kodex des Bundes enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat der DB AG hat sich mit der Umsetzung des Public Corporate Governance Kodex im DB-Konzern beziehungsweise DBML-Konzern befasst und die dazu notwendigen Entscheidungen getroffen.

> Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2016 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 20. März 2017 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 22. März 2017 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2016 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft. Die Wirtschaftsprüfer haben einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt und über das Ergebnis ihrer Prüfung berichtet.

Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

> Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Im Vorstand der DB AG haben sich im Berichtszeitraum folgende Veränderungen ergeben:

Herr Dr. Volker Kefer hat sein Mandat als Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG zum Ablauf des 31. Dezember 2016 niedergelegt.

Herrn Ronald Pofalla wurde vom Aufsichtsrat in dessen Sitzung am 14. Dezember 2016 für die Dauer seiner Bestellung mit Wirkung zum 1. Januar 2017 das Vorstandsressort Infrastruktur übertragen.

Herr Ulrich Weber wurde ab dem 1. April 2017 bis zum 31. Dezember 2018 als Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor der DB AG wiederbestellt. Herr Weber verantwortet weiterhin das Vorstandsressort Personal.

Herr Dr. Rüdiger Grube ist am 30. Januar 2017 aus dem DB-Konzern ausgeschieden. Seine Bestellung wurde im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat aufgehoben. Das Ressort des Vorsitzenden sowie des ebenfalls interimistisch dem Vorstandsvorsitzenden zugeordneten Vorstandsressorts Technik & Qualität werden kommissarisch vom Vorstand Finanzen/Controlling geführt.

Herr Steffen Kampeter legte sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG mit Wirkung zum Ablauf des 24. November 2016 nieder. Herr Johannes Schmalzl (BMF) wurde mit Wirkung zum 25. November 2016 für die verbleibende Amtszeit in den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG entsandt.

Frau Brigitte Zypries hat im Zusammenhang mit ihrer Ernennung zur Bundesministerin für Wirtschaft und Energie ihr Mandat im Aufsichtsrat der DB AG mit Wirkung zum 26. Januar 2017 niedergelegt. Über die Besetzung des vakanten Mandats war bis zur Drucklegung dieses Berichts noch nicht entschieden.

Der Aufsichtsrat spricht den ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Unterstützung zum Wohl des Unternehmens aus.

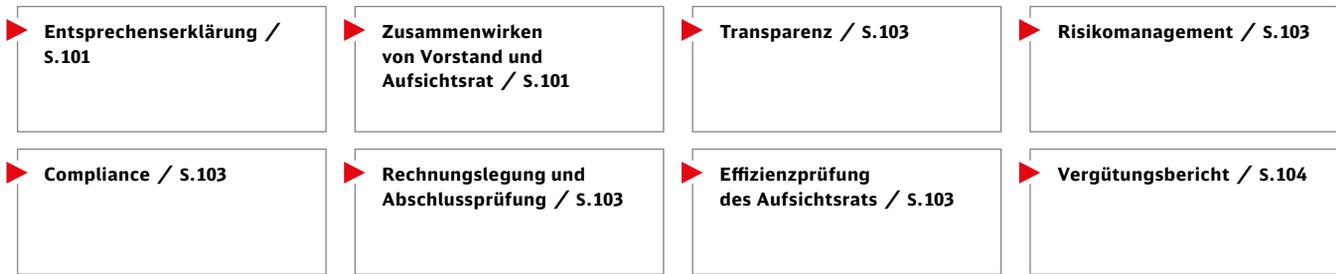
Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB AG und der verbundenen Unternehmen für ihren im Berichtsjahr geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2017

Für den Aufsichtsrat

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

Corporate Governance Bericht



Corporate-Governance-Regelungen sollen eine gute, verantwortungsvolle und wertorientierte Unternehmensführung sicherstellen. Die Bundesregierung hat am 1. Juli 2009 den Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) zu Grundsätzen guter Unternehmens- und Beteiligungsführung beschlossen. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Ziel des PCGK ist es, die Unternehmensführung und -überwachung transparenter und nachvollziehbarer zu machen und die Rolle des Bundes als Anteilseigner klarer zu fassen. Zugleich soll das Bewusstsein für eine gute Corporate Governance erhöht werden.

Wir sind davon überzeugt, dass eine gute Corporate Governance eine wesentliche Grundlage für den Erfolg des DB-Konzerns ist. Es ist unser Ziel, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern und dabei die Interessen von Kunden, Geschäftspartnern, Investoren, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit zu fördern sowie das Vertrauen in den DB-Konzern zu bewahren und auszubauen.

> **Entsprechenserklärung**

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG erklären gemeinsam:

»Seit der letzten Entsprechenserklärung vom 15. März 2016 hat die DB AG den von der Bundesregierung am 1. Juli 2009 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK mit Ausnahme von Ziffer 3.3.2 (Selbstbehalt beim Abschluss der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat) entsprochen. Die DB AG beabsichtigt, den Empfehlungen des PCGK auch künftig, bis zu einer Entscheidung über den Selbstbehalt für den Aufsichtsrat mit der vorgenannten Ausnahme, zu entsprechen.«

> **Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat**

Als deutsche Aktiengesellschaft unterliegt die DB AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Überwachungsstruktur. Diese beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener gemeinschaftlicher Verantwortung. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig.

Im Interesse einer bestmöglichen Unternehmensleitung legen wir großen Wert darauf, dass Vorstand und Aufsichtsrat in einem kontinuierlichen Dialog miteinander stehen und zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll und effizient zusammenarbeiten. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen, insbesondere der Planung, Geschäftsentwicklung, Risikolage und des Risikomanagements sowie des internen Kontrollsystems.

Eine Übersicht über die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG einschließlich der von ihnen wahrgenommenen Mandate ist im Konzern-Anhang enthalten.

> **Vorstand**

Der Vorstand leitet die Gesellschaft in eigener gemeinschaftlicher Verantwortung. Er ist an das Unternehmensinteresse gebunden und der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Er konkretisiert die Unternehmensziele und legt die Strategien fest, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen. Der Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen.

Zum 1. Januar 2017 wurde entsprechend dem Beschluss des Aufsichtsrats der DB AG vom 14. Dezember 2016 das Vorstandsressort »Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik« der DB AG in das Vorstandsressort »Infrastruktur« um-

benannt. Die im vormaligen Ressort »Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik« geführten Technikfunktionen wurden im neu eingerichteten Vorstandsressort »Technik&Qualität« gebündelt. Das Vorstandsressort »Wirtschaft, Recht und Regulierung« wurde aufgelöst und die in diesem Ressort wahrgenommenen Funktionen den verbleibenden Vorstandsressorts zugeordnet. Nach dem Ausscheiden von Herrn Dr. Rüdiger Grube aus dem DB-Konzern zum 30. Januar 2017 wird das Ressort des Vorsitzenden, gemäß der in der Geschäftsordnung des Vorstands vorgesehenen Vertretungsregelung, ebenso wie das Ressort Technik&Qualität, vom Vorstand Finanzen/Controlling kommissarisch geführt.

Der Vorstand der DB AG besteht damit weiterhin aus sechs Ressorts. Neben dem Ressort des Vorsitzenden umfasst der Vorstand die Ressorts Finanzen/Controlling, Personal, Verkehr und Transport, Infrastruktur sowie Technik&Qualität.

Die Vorstandsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und ihre Vorstandskollegen darüber informieren. Im Berichtsjahr ist kein derartiger Fall mitgeteilt worden.

> Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens.

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehören entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter und zehn Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden teils entsandt und teils durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt.

Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB AG ist Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht. Persönliche oder geschäftliche Beziehungen einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur jeweiligen Gesellschaft werden im Konzern-Anhang angegeben.

Die Aufsichtsratsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und den Aufsichtsrat darüber informieren. Im Berichtsjahr ist kein derartiger Fall mitgeteilt worden.

Geschäfte von grundlegender Bedeutung sowie andere Vorstandsentscheidungen mit wesentlichem Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage des Unternehmens bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat der DB AG wird vom Vor-

stand mindestens vierteljährlich über die Geschäftsentwicklung und über die Lage des Konzerns informiert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auch regelmäßig über die im Unternehmen ergriffenen Maßnahmen zur Einhaltung von Gesetzen und den unternehmensinternen Regularien (Compliance). In den Aufgabenbereich des Aufsichtsrats fallen außerdem die Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses der Gesellschaft und die Prüfung des Lageberichts der Gesellschaft, des Konzern-Abschlusses sowie des Konzern-Lageberichts der Gesellschaft. Der Aufsichtsrat befasst sich darüber hinaus mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems sowie der Abschlussprüfung.

Darüber hinaus steht der Aufsichtsratsvorsitzende mit dem Vorstand und insbesondere mit dem Vorstandsvorsitzenden in regelmäßigem Kontakt und berät mit diesem die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Unternehmens. Über wichtige Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung sind, wird der Aufsichtsratsvorsitzende regelmäßig durch den Vorstandsvorsitzenden informiert.

Zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DB AG bestanden im Berichtsjahr keine Beraterverträge und sonstigen vergleichbaren Dienstleistungs- und Werkverträge.

Aufsichtsratsausschüsse

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestimmungsgesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden, und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die Mitglieder der Ausschüsse finden Sie im Konzern-Anhang. Über die Arbeit der Ausschüsse im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine Funktionsbeschreibung der einzelnen Ausschüsse finden Sie auf unserer Internetseite.

> Frauenanteil in Vorstand und Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehören gegenwärtig fünf Frauen an. Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat der DB AG wurde eine bis zum Stichtag 30. Juni 2017 zu erreichende Zielgröße von 30% festgelegt, die bis zum Ausscheiden eines Mitglieds zum 26. Januar 2017 erreicht war. Über die Wiederbesetzung des vakanten Mandats war bis zur Drucklegung dieses Berichts noch nicht entschieden.

Derzeit gehört dem Vorstand der DBAG keine Frau an. Für den Frauenanteil im Vorstand der DBAG wurde bis zum Stichtag 30. Juni 2017 eine Zielgröße von 15% festgelegt.

Auf den weiteren Führungsebenen der DBAG soll mittelfristig (bis zum 30. Juni 2017) auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 26,1% und auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 30,9% erreicht werden.

> **Transparenz**

Auf unserer Internetseite stellen wir alle wichtigen Informationen zum Konzern- und Jahresabschluss, den Halbjahresbericht, den Finanzkalender sowie Informationen zu meldepflichtigen Wertpapiergeschäften zur Verfügung. Darüber hinaus informieren wir im Rahmen unserer Investor-Relations-Aktivitäten und Unternehmenskommunikation regelmäßig über aktuelle Entwicklungen.

> **Risikomanagement**

Gute Unternehmensführung beinhaltet auch den verantwortungsbewussten Umgang mit Chancen und Risiken, die im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit entstehen. Für Vorstand und Aufsichtsrat ist deshalb die frühzeitige Identifizierung und Begrenzung von geschäftlichen Risiken von großer Bedeutung.

Es ist Aufgabe des Vorstands, ein angemessenes Risikomanagement und dessen Überwachung im Unternehmen sicherzustellen und beides kontinuierlich weiterzuentwickeln. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts (BilMoG) wurden die Aufgaben des Aufsichtsrats im Hinblick auf die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems präzisiert. Damit der Aufsichtsrat diese Aufgabe erfüllen kann, müssen ihm geeignete Informationen zur Verfügung gestellt werden, anhand derer er sich ein Urteil über die Angemessenheit und Funktionsfähigkeit der Systeme bilden kann. Zum internen Kontrollsystem erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung an den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über dessen Angemessenheit und Wirksamkeit. Daneben berichtet der Vorstand dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über Risiken von wesentlicher Bedeutung für die Konzerngesellschaften sowie deren Behandlung durch den Vorstand. Er kontrolliert auch, ob das Risikofrüherkennungssystem den Anforderungen des §91 Abs. 2 AktG entspricht.

> **Compliance**

Compliance ist ein integraler Bestandteil der Unternehmens- und Führungskultur des DB-Konzerns. Für uns bedeutet Compliance die Übereinstimmung unserer geschäftlichen Aktivitäten mit den hierfür maßgeblichen Gesetzen und Regelungen.

Der Schwerpunkt unserer Compliance-Arbeit liegt auf der Prävention von Korruption und sonstiger Wirtschaftskriminalität sowie deren konsequenter Bekämpfung. Verbindliche Richtlinien hierzu dienen dem Schutz des DB-Konzerns, der Mitarbeiter und der Führungskräfte. Von großer Bedeutung bleibt weiterhin die Sensibilisierung unserer Mitarbeiter und Führungskräfte, denn nur risikobewusste Beschäftigte können Risiken erkennen und diese auch erfolgreich vermeiden oder zumindest reduzieren.

Die Compliance-Arbeit des DB-Konzerns umfasst unter anderem das frühzeitige Erkennen von Compliance-Risiken sowie die entsprechende Einleitung von Gegenmaßnahmen. Dazu zählen auch die Durchführung von Compliance-Programmen, die kontinuierliche Kommunikation sowie Prozessverbesserungen.

Weitere Informationen zum Thema Compliance finden Sie auf unserer Internetseite.

> **Rechnungslegung und Abschlussprüfung**

Die Hauptversammlung der DBAG hat am 13. April 2016 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2016 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat die Vorschläge des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlung mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

> **Effizienzprüfung des Aufsichtsrats**

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Die Effizienzprüfung erfolgt im Zweijahresrhythmus. Die letzte Effizienzprüfung fand 2015 statt.

> Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht beschreibt die Vergütungssystematik und stellt die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats dar.

> Das Vergütungssystem des Vorstands

Das Vergütungssystem für den Vorstand der DB AG zielt darauf ab, die Vorstandsmitglieder entsprechend ihren Aufgaben- und Verantwortungsbereichen angemessen zu vergüten und dabei die Leistung eines jeden Vorstandsmitglieds sowie den Erfolg des Unternehmens unmittelbar zu berücksichtigen.

Die Angemessenheit der Vergütung wird regelmäßig in einem Vergütungsvergleich überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfung wird die Höhe der Vorstandsvergütung sowohl im Vergleich zum externen Markt (horizontale Angemessenheit) als auch zu den sonstigen Vergütungen im Unternehmen (vertikale Angemessenheit) gewürdigt. Sollte sich hieraus die Notwendigkeit einer Veränderung des Vergütungssystems oder der Vergütungshöhe ergeben, macht der Personalausschuss des Aufsichtsrats dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge zur Beschlussfassung. Im Berichtsjahr hat eine Überprüfung der Angemessenheit der Vergütung der Mitglieder des Vorstands stattgefunden.

> Vergütungsbestandteile

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in zwölf gleichen Teilen ausgezahlt.

Die erfolgsabhängige Jahrestantieme errechnet sich aus dem Erreichen kennzahlenbezogener betriebswirtschaftlicher Ziele (Tantiemefaktor) und der Erfüllung individueller Ziele (Leistungsfaktor). Zwischen Tantiemefaktor und Leistungsfaktor besteht eine multiplikative Verknüpfung. Die Höhe des Tantiemefaktors ist abhängig vom Grad des Erreichens der aus der Unternehmensplanung abgeleiteten wirtschaftlichen Ziele. Die Bezugsparameter sind zu gleichen Teilen der operative Erfolg (operatives Ergebnis nach Zinsen) und die erzielte Kapitalrendite (ROCE).

Der Leistungsfaktor würdigt die Erfüllung der persönlichen Ziele. Die Zieltantieme entspricht der Jahrestantieme, die das Vorstandsmitglied in einem »normalen Geschäftsjahr« (Einhaltung der Planziele) bei 100-prozentiger Erfüllung der Leistungsziele erhält. Unterschreitet das Unternehmensergebnis die vorgegebenen Planwerte, kann sich der Tantiemefaktor – unabhängig von der persönlichen Zielerreichung – im Extremfall auf null reduzieren. Somit ist ein vollständiger Ausfall der Jahrestantieme möglich. Bei einer entsprechenden Überschreitung der Planwerte kann die Jahrestantieme unter der Voraussetzung, dass auch der maximale Leistungsfaktor erreicht wird, das 2,6-Fache der Zieltantieme betragen.

Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele der Vorstandsmitglieder werden jährlich auf Basis einer Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat beschlossen und mit den Vorstandsmitgliedern schriftlich vereinbart.

Gemeinsam mit der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung bilden die persönlichen Ziele die Bemessungsgrundlage für die Jahrestantieme. Damit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres alle wesentlichen Parameter für die Gesamtvergütung fest.

Nach Abschluss eines Geschäftsjahres werden auf Basis der Konzernergebnisse für jedes Vorstandsmitglied der Tantiemefaktor und der persönliche Leistungsfaktor ermittelt. Das Zieleinkommen wird erreicht, wenn sowohl die Unternehmensziele als auch die individuellen Ziele zu 100% erfüllt sind. Die abschließende Festlegung dazu erfolgt durch den Aufsichtsrat und wird vom Personalausschuss vorbereitet.

Bemessungsgrundlage für das langfristige Vergütungselement ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Diese Bemessungsgrundlage honoriert das Erreichen beziehungsweise Übertreffen der in der Mittelfristplanung gesetzten operativen Ergebnisziele und deren Auswirkungen auf den Unternehmenswert. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit werden die im Vergleich zur Unternehmensplanung erzielte Wertsteigerung und der Auszahlungsgrad ermittelt. Durch einen Peergroup-Vergleich wird der Ausschüttungsgrad des Long-term Incentive entsprechend dem Ergebnis des Vergleichs der Außenperformance des Unternehmens gegenüber einer Vergleichsgruppe modifiziert. Die Planlaufzeit beträgt jeweils vier Jahre.

Der Auszahlungsgrad des Long-term Incentive Plan ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0 und 300% liegen. Der Anspruch aus der Long-term-Incentive-Zusage ist vererblich.

Die Vorstandsmitglieder haben einen Anspruch auf eine angemessene Abfindung bei Beendigung der organschaftlichen Bestellung vor dem vertraglich festgelegten Zeitpunkt, wenn kein von ihnen zu vertretender wichtiger Grund vorliegt. Die Abfindung orientiert sich an der Restlaufzeit des Vertrags, dem vereinbarten Zielgehalt und gegebenenfalls den bereits in der Restlaufzeit des Vertrags von der DBAG zu erfüllenden Ruhegeldansprüchen.

Entsprechend den Empfehlungen des PCGK ist in allen Dienstverträgen der Vorstandsmitglieder der DBAG ein Abfindungscap enthalten. Danach dürfen Zahlungen an ein Vorstandsmitglied aufgrund vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund i. S. d. § 626 BGB den Wert von zwei Jahresgehältern einschließlich variabler Gehaltsbestandteile nicht überschreiten und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten.

Für die Wahrnehmung von Mandaten in Kontrollgremien von Konzern- und Beteiligungsgesellschaften wird den Mitgliedern des Vorstands keine zusätzliche Vergütung gezahlt.

Neue konzernweite Vergütungssystematik für Führungskräfte ab 1. Januar 2017

Der Vorstand der DBAG hat im Berichtsjahr beschlossen, die Vergütungssystematik für die Führungskräfte des Konzerns neu auszurichten. Dabei geht es vor allem um eine noch engere Kopplung der Vergütung an den nachhaltigen Unternehmenserfolg im Sinne des Geschäftserfolgs des Systemverbands Bahn und des Konzerns sowie die Ausrichtung aller Bereiche auf dieses Ziel.

Die Jahrestantieme für die leitenden Angestellten und außertariflichen Arbeitnehmer im Systemverbund Bahn wird als Erfolgsbeteiligung ausgestaltet. Persönliche Ziele werden dann im Rahmen eines regelmäßigen Prozesses mit den Führungskräften vereinbart. Die Zielerreichungen werden dann bei Entscheidungen zur Erhöhung der Grundvergütung regelmäßig in die Bewertung mit einbezogen.

Soweit die Führungskräfte Organe von Tochtergesellschaften der DBAG sind, wird sich der jeweilige Aufsichtsrat der Tochtergesellschaft mit den persönlichen Zielen möglichst bereits zum Ende eines Geschäftsjahres befassen. Die Beschlussfassung dazu erfolgt dann in der Regel nachgelagert zu der Aufsichtsratssitzung der DBAG, in der die Mittelfristplanung und die Ziele für den Konzernvorstand verabschiedet werden. Diese zeitliche Abfolge der Behandlung der persönlichen Ziele in den Aufsichtsräten der Tochtergesellschaften ist der Konzernstruktur der DBAG geschuldet.

Für die DB Netz AG gelten vor dem Hintergrund der regulatorischen Anforderungen zum Teil gesonderte Regelungen, die den Geschäftserfolg der DB Netz AG noch stärker in den Blick nehmen.

Ruhegeldansprüche

Der Aufsichtsrat der DBAG hat für die Vorstandsmitglieder eine grundsätzliche Altersgrenze von 65 Jahren festgelegt. Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Ein Vorstandsmitglied hat spätestens mit Vollendung des 65. Lebensjahres Anspruch auf ein lebenslanges Ruhegeld, wenn das Dienstverhältnis wegen dauernder Dienstunfähigkeit endet oder der Vertrag vor dem vereinbarten Beendigungstermin endet oder nicht verlängert wird, ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt, oder das Vorstandsmitglied die Fortsetzung des Dienstvertrags zu gleichen oder für ihn günstigeren Bedingungen ablehnt.

Die betrieblichen Versorgungszusagen belaufen sich auf einen Prozentsatz des Grundgehalts, der sich nach der Dauer der Zugehörigkeit des Vorstandsmitglieds zum Unternehmen richtet. Die Versorgungszusagen sehen lebenslange Alters- und Hinterbliebenenrenten vor. Ein Kapitalwahlrecht besteht nicht.

Für vor dem 1. Januar 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge wurden ferner Rückdeckungsversicherungen für die betriebliche Altersvorsorge abgeschlossen.

Vertragliche Nebenleistungen

Als vertragliche Nebenleistungen haben die Vorstandsmitglieder unter anderem Anspruch auf einen Dienstwagen mit Fahrer zur dienstlichen und privaten Nutzung, eine persönliche BahnCard 100 First sowie den üblichen Versicherungsschutz. Für dienstlich veranlasste Zweitwohnungen wird ein Mietzuschuss gewährt. Diese Sachbezüge unterliegen, soweit sie nicht steuerfrei gewährt werden können, als geldwerter Vorteil der Versteuerung durch die Vorstandsmitglieder. Den Vorstandsmitgliedern ist es wie allen Führungskräften freigestellt, am Deferred-Compensation-Programm des Unternehmens teilzunehmen.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DBAG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung war im Berichtsjahr als Gruppenversicherung mit dem gesetzlich

vorgesehenen Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstände entstehen können. Der Versicherungsschutz der bestehenden D&O-Versicherung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vorstandstätigkeit weiter.

> Vergütung für das Geschäftsjahr 2016 Vorstand DB AG

Die Tantieme für das abgelaufene Geschäftsjahr wird mit dem Ende des Monats, in dem die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft stattfindet, fällig.

Für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr erhalten die Mitglieder des Vorstands der DB AG folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Vorstands in T €	Feste Vergütung	Bezüge im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit	Variable Vergütung				Insgesamt ⁴⁾
			kurzfristig ¹⁾	langfristig (Auszahlung LTI 2016)	langfristig ²⁾	Sonstiges ³⁾	
AM 31.12.2016 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG							
Dr. Rüdiger Grube	900	-	1.692	-	-	18	2.609
Dr. Volker Kefer	650	1.186	1.061	-	-	17	2.915
Dr. Richard Lutz	650	-	1.061	-	23	20	1.732
Ulrich Weber	715	-	1.169	-	25	9	1.893
Ronald Pofalla	400	-	746	-	113	28	1.174
Berthold Huber	400	-	630	-	61	33	1.063
Insgesamt	3.715	1.186	6.360	-	221	125	11.386

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

²⁾ Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung/-auflösung für Long-term Incentives.

³⁾ Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.

⁴⁾ Summe ohne langfristige variable Vergütung.

Kein Mitglied des Vorstands der DB AG hat im Berichtsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2016

Vorstand DB AG

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 3.085 T € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen in T €	2016
AM 31.12.2016 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Dr. Rüdiger Grube	793
Dr. Volker Kefer	430
Dr. Richard Lutz	193
Ulrich Weber	619
Ronald Pofalla	752
Berthold Huber	298
Insgesamt	3.085

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder sind als Gesamtsumme im Konzern-Anhang ausgewiesen.

> Vergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2016

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzern-Abschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Ein- und einhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach § 27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €. Die Aufsichtsratsmitglieder haben zudem die Wahl zwischen einer persönlichen BahnCard 100 First oder fünf Freifahrtsscheinen.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Aufsichtsräte entstehen können. Ferner besteht für die Aufsichtsratsmitglieder eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die jeweilige Gesellschaft.

Die Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Die Zahlung der Vergütung erfolgt nach Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt. Die Vergütung einschließlich der persönlichen BahnCard 100 First und der fünf Freifahrtsscheine ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats halten derzeit weder Aktien der Gesellschaft noch Optionsrechte, die zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft berechtigen.

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 22. März 2017 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats in T €	Jahresvergütung 2016				
	feste Vergütung	variable Vergütung	Sitzungsgeld	Nebeneinkünfte	Insgesamt
AM 31.12.2016 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG					
Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht ¹⁾	80,0	36,4	6,3	-	122,7
Alexander Kirchner ¹⁾	46,7	20,8	5,8	7,1	80,3
Jürgen Beuttler	20,0	10,4	1,8	-	32,2
Dr. Michael Frenzel	20,0	10,4	1,5	-	31,9
Dr. Jürgen Großmann	20,0	10,4	1,8	7,1	39,2
Dr. Ingrid Hengster ¹⁾	23,3	10,4	3,8	-	37,5
Jörg Hensel	25,0	13,0	2,5	0,9	41,4
Klaus-Dieter Hommel ¹⁾	25,0	10,4	3,5	-	38,9
Prof. Dr. Susanne Knorre	20,0	10,4	1,5	7,1	39,0
Ludwig Koller	20,0	10,4	1,5	7,1	39,0
Dr. Jürgen Krumnow ¹⁾	45,0	20,8	4,5	0,9	71,2
Kirsten Lühmann	20,0	10,4	1,5	0,9	32,8
Heike Moll	20,0	10,4	1,8	6,9	39,0
Fred Nowka	20,0	10,4	1,8	6,9	39,0
Sts Michael Odenwald ¹⁾	40,8	18,2	7,8	0,9	67,7
Mario Reiß	20,0	10,4	1,8	6,9	39,0
Regina Rusch-Ziemba	25,0	13,0	2,0	7,1	47,1
Johannes Schmalzl	3,3	1,7	0,5	-	5,6
Jens Schwarz	30,0	15,6	3,5	7,1	56,2
Brigitte Zypries ²⁾	-	-	-	-	-
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER					
Steffen Kampeter ¹⁾	21,7	9,5	3,8	-	35,0
Sabine Gröben ³⁾	3,3	-	1,0	-	4,3
Margarita Kiefer ³⁾	4,2	-	1,5	-	5,7
Jürgen Knörzer ³⁾	3,3	-	0,8	-	4,1
Gerhard Schlauer ³⁾	4,2	-	1,8	-	5,9
Summe	560,8	263,4	64,1	66,9	954,7
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					40,9
Insgesamt					995,4

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Inklusive der für die Tätigkeit im Aufsichtsrat der DB ML AG bis zur Verschmelzung auf die DB AG (bis 26. August 2016) angefallenen Vergütungsbestandteile.

²⁾ Frau Zypries hat auf die ihr für die Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung verzichtet.

³⁾ Mit Verschmelzung der DB ML AG auf die DB AG am 26. August 2016 ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats der DB ML AG.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG bestehen nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG haben im Berichtsjahr keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

> Kontaktinformationen

> Investor Relations

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon: 030.297-64031
Telefax: 069.265-20110
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/ir



Dieser Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der DB Station&Service AG, der DB Netz AG und der Integrierte Bericht des DB-Konzerns sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar.

Dieser Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG und der Integrierte Bericht des DB-Konzerns erscheinen auch in englischer Sprache.

Der Integrierte Bericht 2016 des DB-Konzerns ist im Internet unter www.db.de/ib abrufbar.



> Konzernkommunikation

Allgemeine Unternehmenspublikationen und den Wettbewerbsbericht können Sie im Internet einsehen beziehungsweise bei der Konzernkommunikation bestellen:

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon: 030.297-61030
Telefax: 030.297-61919
E-Mail: presse@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/presse

> DB-Servicenummer

Unsere Servicenummer 0180.6996633 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

Dabei gelten folgende Gebühren: für Anrufe aus dem deutschen Festnetz 20 ct/Anruf, Tarif bei Mobilfunk maximal 60 ct/Anruf.

ONLINE  [\[DB.DE/LINKS_IB16\]](http://DB.DE/LINKS_IB16) finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



> Unser Personenverkehr im Social Web

Unser Personenverkehr steht Ihnen in verschiedenen Social-Media-Kanälen für Gespräche, Diskussionen, Service- und Produktfragen zur Verfügung. Sie finden uns auf Facebook, Twitter und YouTube.



> Finanzkalender

> 26. Juli 2017

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Zwischenberichts Januar–Juni 2017

> 22. März 2018

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2017



Impressum

- ▶ Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations, Berlin
- ▶ Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
- ▶ Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- ▶ Lithografie: Koch. Prepress Print Media GmbH, Wiesbaden
- ▶ Druck: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen
- ▶ Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin
- ▶ Bildnachweis: ▶ Titel: Max Lautenschläger ▶ Seite 1: Max Lautenschläger ▶ Seite 2: Max Lautenschläger ▶ Seite 5: Max Lautenschläger ▶ Seite 97: Max Lautenschläger ▶ Seite 99: Max Lautenschläger

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

